



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 5 maart 2024
(OR. en)

7304/24

LIMITE

TRANS 129
RELEX 275

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	5 maart 2024
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2024) 117 final
Betreft:	Aanbeveling voor een BESLUIT VAN DE RAAD tot machtiging van de Commissie om onderhandelingen te openen over wijzigingen van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg van 29 juni 2022

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2024) 117 final.

Bijlage: COM(2024) 117 final

Brussel, 5.3.2024
COM(2024) 117 final

SENSITIVE*

Aanbeveling voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

tot machtiging van de Commissie om onderhandelingen te openen over wijzigingen van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg van 29 juni 2022

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN DE AANBEVELING

Hierbij beveelt de Commissie de Raad aan haar te machtigen om onderhandelingen te openen over wijzigingen van de op 29 juni 2022 te Lyon ondertekende Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg (hierna “de overeenkomst” genoemd)¹, met inbegrip van de voortzetting van de overeenkomst, om de Commissie aan te wijzen als onderhandelaar van de Unie en om richtsnoeren te geven aan de onderhandelaar en een speciaal comité aan te wijzen in overleg waarmee de onderhandelingen moeten worden gevoerd.

2. ACHTERGROND

1.1. Samenvatting van de overeenkomst

Aangezien de illegale aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne alle vervoerswijzen in Oekraïne ernstig heeft verstoord, heeft deze overeenkomst tot doel het goederenvervoer over de weg tussen en via Oekraïne en de Europese Unie tijdelijk te vergemakkelijken door aanvullende rechten inzake doorvoer en vervoer van goederen tussen Oekraïne en de EU te verlenen. Ze bevat ook maatregelen om de erkenning van bestuurdersdocumenten te vergemakkelijken. Ze is op dit moment van toepassing tot en met 30 juni 2024². Ze vervangt voorlopig de markttoegangsrechten die gebaseerd zijn op bilaterale vervoersovereenkomsten tussen de lidstaten en Oekraïne.

1.2. Gevolgen van de overeenkomst

Toen de Commissie de Raad in januari 2023 voorstelde de overeenkomst te verlengen, presenteerde zij gegevens die bevestigden dat de overeenkomst er met succes toe had bijgedragen dat Oekraïense landbouwproducten via de solidariteitscorridors konden worden uitgevoerd. Op dat ogenblik was het Zwarte Zee-graaninitiatief nog steeds van kracht, maar de overeenkomst werd beschouwd als een aanvulling op de uitvoer via de Zwarte Zee en droeg aldus bij tot de mondiale voedselzekerheid en de verdere werking van de Oekraïense economie, zelfs in oorlogstijd. Sindsdien heeft Rusland zich definitief teruggetrokken uit het Zwarte Zee-graaninitiatief. Naast de Oekraïense uitvoer van graan vergemakkelijkt de overeenkomst de uitvoer van niet-landbouwproducten, met name industriële producten, die niet konden worden uitgevoerd in het kader van het Zwarte Zee-graaninitiatief en waarvoor nog steeds uitvoer- en invoerroutes via de EU nodig zijn, aangezien de Zwarte Zeecorridor, die in augustus 2023 eenzijdig door Oekraïne is ingesteld, niet in staat is tegemoet te komen aan de bredere invoer- en uitvoerbehoefte van het land, met inbegrip van leveringen van militaire en humanitaire hulp en brandstof, en nog steeds te lijden heeft onder Russische aanvallen.

¹ PB L 179 van 6.7.2022, blz. 4.

² PB L 123 van 8.5.2023, blz. 36.

In dit verband zijn de solidariteitscorridors — waarin het wegvervoer een belangrijke rol speelt, met name via de landcorridors met Polen, Slowakije, Hongarije en Roemenië — de reddingslijn voor Oekraïne geworden; zij maken de uitvoer van landbouwproducten mogelijk, dragen bij tot de mondiale voedselzekerheid en blijven de belangrijkste optie voor de uitvoer van andere Oekraïense goederen (bv. ijzer, staal) en de primaire optie voor Oekraïne voor de invoer van alle goederen die het nodig heeft (met inbegrip van brandstof en humanitaire hulp).

Tussen mei 2022 en eind januari 2024 hebben de solidariteitscorridors Oekraïne in staat gesteld ongeveer 122 Mt goederen (68 Mt landbouwproducten en ongeveer 54 Mt niet-landbouwproducten) uit te voeren en ongeveer 45 Mt goederen in te voeren.

De totale waarde van de handel via de solidariteitscorridors sinds mei 2022 wordt geraamd op ongeveer 139 miljard EUR, waarvan ongeveer 46 miljard EUR aan Oekraïense uitvoer en ongeveer 93 miljard EUR aan Oekraïense invoer.

In 2023 exporteerde Oekraïne via de solidariteitscorridors ongeveer 40 Mt landbouwproducten en ongeveer 30 Mt niet-landbouwproducten, voor een gezamenlijke waarde van ongeveer 24 miljard EUR. In 2023 importeerde Oekraïne via de solidariteitscorridors ongeveer 27 Mt goederen, waarvan ongeveer 3 Mt landbouwproducten en ongeveer 24 Mt niet-landbouwproducten, voor een gezamenlijke waarde van ongeveer 53 miljard EUR.

Het wegvervoer via de solidariteitscorridors is van levensbelang voor de handel tussen de EU en Oekraïne. Het is met name belangrijk voor waardevolle niet-agrarische invoer, aangezien in 2023 bijna 50 % van dit soort goederen over de weg in Oekraïne werd ingevoerd, goed voor meer dan 75 % van de waarde van de invoer van niet-landbouwproducten.

Gegevens die de Commissie sinds de verlenging van de overeenkomst op 16 maart 2023 heeft verzameld, bevestigen dat de overeenkomst nog steeds een essentiële functie vervult voor de Oekraïense economie en van cruciaal belang blijft voor de EU-uitvoer naar Oekraïne.

- Volgens metingen van Eurostat is het volume van de Oekraïense uitvoer over de weg naar de EU na de inwerkingtreding van de overeenkomst aanzienlijk toegenomen, met ongeveer twee derde wat betreft het vervoerde volume en met ongeveer een derde in waarde. In absolute cijfers steeg de maandelijkse uitvoer van goederen naar de EU na het sluiten van de overeenkomst met meer dan 300 000 ton (gemiddeld 873 000 ton per maand in de periode van juli 2022 tot en met september 2023, tegenover 528 000 ton per maand in de periode voorafgaand aan de overeenkomst, van januari 2020 tot en met juni 2022). De waarde van deze extra uitvoer bedraagt ongeveer 250 miljoen euro per maand (gemiddeld 953 miljoen EUR tegenover 702 miljoen EUR per maand vóór de overeenkomst).
- Uit deze cijfers blijkt dat de optimalisering van de wegcapaciteit van groot belang was om alternatieve corridors voor de uitvoer van graan en andere producten naar de EU en derde landen te ondersteunen en om de Oekraïense economie te helpen, door het noodzakelijke vervoer van goederen mogelijk te maken toen de traditionele vervoersroutes in de regio niet meer beschikbaar waren als gevolg van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne.
- De Oekraïense invoer uit de EU is ongeveer even sterk gestegen als de uitvoer, namelijk met ongeveer 300 000 ton per maand (gemiddeld 810 000 ton in de aangegeven periode tegenover 509 000 ton per maand vóór de overeenkomst). De waarde van de Oekraïense invoer is echter bijna drie keer sneller gestegen dan die van de Oekraïense uitvoer: meer dan 700 miljoen EUR per maand voor de

Oekraïense invoer (gemiddeld 2 430 miljoen EUR tegenover 1 695 miljoen EUR per maand vóór de overeenkomst), tegenover 250 miljoen EUR voor de uitvoer.

- In totaal ligt de huidige uitvoer ongeveer 380 000 ton en 900 miljoen EUR hoger dan het maandgemiddelde vóór de ratificatie van de overeenkomst. De waarde van de EU-goederen die over de weg naar Oekraïne worden vervoerd, blijft dus aanzienlijk toenemen sinds het begin van de overeenkomst.
- De overeenkomst heeft er dan ook in belangrijke mate toe bijgedragen dat de handelsbalans van de EU met Oekraïne met 500 miljoen EUR per maand is toegenomen.
- Voor de meeste lidstaten worden deze positieve tendensen bevestigd op nationaal niveau (in dezelfde perioden als hierboven aangegeven); met name voor de lidstaten die aan Oekraïne grenzen, waren de effecten zeer positief. De Poolse uitvoer over de weg naar Oekraïne is na de overeenkomst met 72 % gestegen en de invoer uit Oekraïne over de weg met 49 %. De Slowaakse uitvoer over de weg naar Oekraïne is na de overeenkomst met 120 % gestegen en de invoer uit Oekraïne over de weg met 46 %. De Roemeense uitvoer over de weg naar Oekraïne is na de overeenkomst met 163 % gestegen en de invoer uit Oekraïne over de weg met 72 %. Alleen in het geval van Hongarije is de handelsbalans licht verslechterd: de uitvoer over de weg daalde met 1,5 % en de invoer over de weg steeg met 7 %.
- Het belang van het wegvervoer blijkt ook uit het feit dat 80 % van de Oekraïense brandstofinvoer uit de EU over de weg plaatsvond. Het wegvervoer is ook goed voor ongeveer 70 % van de farmaceutische producten die vanuit de EU in Oekraïne worden ingevoerd, en ongeveer 80 % van alle in Oekraïne ingevoerde farmaceutische producten werd over de weg in de EU vervoerd.
- Ingevolge de terugtrekking van Rusland uit het Zwarte Zee-graainitiatief en de aanhoudende pogingen van Rusland om de havens in en rond Odessa en langs de Donau te vernietigen of te bedreigen, blijven de landcorridors van essentieel belang, niet alleen voor graan, maar ook voor alle andere producten die Oekraïne nodig heeft of uitvoert.
- Oekraïne heeft sinds augustus 2023 een corridor in de Zwarte Zee gecreëerd, voornamelijk voor de uitvoer van graan. Rusland blijft echter aanvallen uitvoeren op deze corridor. De capaciteit van deze corridor wordt geraamd op 30 miljoen ton per jaar, terwijl de capaciteit van de Zwarte Zee vóór de oorlog 150 miljoen ton per jaar bedroeg. Deze corridor is weliswaar een waardevol element voor de uitvoer van graan, maar kan het wegvervoer niet vervangen voor alle andere goederen die niet via de Zwarte Zee kunnen worden vervoerd.
- Verscheidene lidstaten melden een toename van het aantal Oekraïense voertuigen op hun grondgebied (Bulgarije, Tsjechië, Hongarije, Polen, Slowakije, Slovenië). In deze gevallen werd een verlies van marktaandeel in de activiteiten van de wegvervoerders van deze lidstaten met Oekraïne gemeld, waarbij sommige exploitanten beweren dat dit het gevolg is van de lagere exploitatiekosten van Oekraïense vervoerders. Het wegvervoer van en naar Oekraïne vertegenwoordigt echter gemiddeld slechts een klein deel van de activiteiten van vervoerders uit de EU. Hoewel er op lokaal niveau een markteffect mogelijk is, zijn er geen aanwijzingen dat de overeenkomst de wegvervoerdersmarkten van de lidstaten en de Unie ernstig heeft verstoord.

1.3. Behoeftte aan wijzigingen van de overeenkomst

Hoewel de overeenkomst van essentieel belang is voor Oekraïne en de gevolgen ervan zeer positief zijn voor de EU, heeft een aantal lidstaten de afgelopen maanden zijn bezorgdheid geuit over de uitvoering van de overeenkomst en de mogelijke lokale gevolgen ervan voor de wegvervoersector. Deze bezwaren zijn besproken tijdens de vergadering van het Gemengd Comité van 18 december 2023, waar werd geconcludeerd dat de onderliggende omstandigheden die de overeenkomst rechtvaardigden, nog steeds gelden. De partijen hebben echter nota genomen van een aantal problemen die voortvloeien uit de toepassing en uitvoering van de overeenkomst.

Deze problemen houden in de eerste plaats verband met mogelijke moeilijkheden bij de handhaving door de controleautoriteiten van de partijen. Aangezien vergunningen in Oekraïne volledig zijn gedigitaliseerd en de lidstaten geen toegang hebben tot de Oekraïense databanken, is het niet altijd gemakkelijk om tijdens wegcontroles te waarborgen dat de gecontroleerde Oekraïense vrachtwagen toebehoort aan een wegvervoerondernemer die gemachtigd is om internationaal vervoer te verrichten. Het kan ook moeilijk zijn om op het eerste gezicht een onderscheid te maken tussen activiteiten die in het kader van de overeenkomst worden verricht en activiteiten die worden verricht in het kader van andere internationale instrumenten voor wegvervoer, zoals het ECMT-verdrag. Wat tot slot lege ritten betreft, zouden de wegvervoerondernemers meer rechtszekerheid hebben en zou de controle langs de weg worden vergemakkelijkt als de bestuurder over specifieke documenten beschikt waaruit blijkt dat de lege rit wordt uitgevoerd in het kader van transitvervoer of een bilaterale vervoersactiviteit, zoals in het kader van de overeenkomst vereist is voor lege ritten.

Andere kwesties houden verband met de versterking van de uitvoering van de overeenkomst. Het gaat onder meer om de naleving door wegvervoerondernemers van hun verplichtingen met betrekking tot activiteiten die zijn toegestaan uit hoofde van de overeenkomst, fraude of vervalsing van bestuurdersdocumenten en herhaalde en aanhoudende ernstige verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen. Zij hebben ook betrekking op de wijze waarop de lidstaten door de Oekraïense autoriteiten worden geïnformeerd over de verlenging van de geldigheidsduur van bestuurdersdocumenten.

Daarom zijn beperkte wijzigingen van de overeenkomst nodig om de handhaving te vergemakkelijken en de uitvoering te versterken.

Een aantal lidstaten heeft tijdens de zitting van de Raad van 4 december 2023 en zowel in voorbereiding van het Gemengd Comité van 18 december 2023 als tijdens de zitting van dat comité zelf ook gewezen op de mogelijke gevolgen van de overeenkomst voor de wegvervoersector. Uit deze bezorgdheid is gebleken dat er behoefte is aan betere samenwerking en uitwisseling van gegevens en informatie tussen de partijen om de werking van de overeenkomst beter te kunnen beoordelen. Sommige lidstaten die grenzen aan Oekraïne en sommige vervoerdersverenigingen hebben hun bezorgdheid geuit over de gevolgen van de overeenkomst voor bepaalde segmenten van de nationale vervoersmarkten die reeds zwaar werden getroffen door de oorlog in Oekraïne en vervolgens door de sancties tegen Rusland en Belarus en de tegenmaatregelen van deze twee landen.

Daarom wordt ook voorgesteld een nieuwe vrijwaringsclausule in te voeren in geval van een ernstige verstoring van de nationale wegvervoersmarkt in een bepaald geografisch gebied van een van de partijen die aan de overeenkomst kan worden toegeschreven, en om het Gemengd Comité toe te staan in uitzonderlijke omstandigheden een besluit te nemen over de opschorting van de overeenkomst.

Tegelijkertijd, en rekening houden met de bovengenoemde wijzigingen waarover moet worden onderhandeld, moet de overeenkomst³ om de volgende redenen worden verlengd:

- Ten eerste is uit het toezicht op de overeenkomst gebleken dat deze een essentiële rol heeft gespeeld in de context van de solidariteitscorridors, en daarmee een reddingslijn biedt aan de Oekraïense economie en ook bijdraagt tot de mondiale voedselzekerheid, gezien de Russische blokkade van de Oekraïense havens aan de Zwarte Zee. Rusland heeft het Zwarte Zee-graaninitiatief van de Verenigde Naties in juli 2023 beëindigd, maar Oekraïne is erin geslaagd een corridor in de Zwarte Zee tot stand te brengen, voornamelijk voor de uitvoer van graan. De capaciteit van deze nieuwe corridor is belangrijk, maar hij heeft te lijden onder Russische aanvallen. Daarom blijven de solidariteitscorridors, met inbegrip van wegvervoerroutes door de EU, van essentieel belang voor de Oekraïense in- en uitvoer.
- Ten tweede heeft de overeenkomst de uitvoer vergemakkelijkt van Oekraïense niet-landbouwproducten, die niet profiteren van de Oekraïense Zwarte Zeecorridor.
- Ten derde is de overeenkomst ook van cruciaal belang geweest om ervoor te zorgen dat Oekraïne toegang heeft tot de invoer die het nodig heeft, waaronder brandstof en humanitaire hulp. In dit verband heeft zij de uitvoer van de EU naar Oekraïne vergemakkelijkt en blijft zij de EU voordelen bieden.
- Ten vierde vertegenwoordigt het wegvervoer van en naar Oekraïne gemiddeld slechts een klein deel van de activiteiten van vervoerders uit de EU. Hoewel op lokaal niveau een markteffect voelbaar kan zijn dat grondiger toezicht vereist (zie punt 2.4 hierboven), is er dus geen bewijs dat de overeenkomst een belangrijke verstoring van de totale EU-wegvervoersmarkt heeft veroorzaakt. De verklaring dat de overeenkomst derhalve geen bedreiging vormt voor de concurrentiepositie van de vervoersondernemingen in de EU, is dus nog steeds geldig. Het is onwaarschijnlijk dat dit zal veranderen tijdens de periode waarvoor de verlenging wordt voorgesteld.

De voortzetting van de overeenkomst met minstens achttien maanden lijkt noodzakelijk omdat de voorwaarden die de sluiting van de oorspronkelijke overeenkomst rechtvaardigden, nog steeds bestaan en wellicht nog geruime tijd zullen blijven bestaan. De Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne is niet gestopt en de meeste waarnemers verwachten geen einde aan deze agressie in de nabije toekomst.

Om deze redenen dient de overeenkomst te worden gewijzigd met de volgende elementen:

- Een voortzetting van de overeenkomst;
- Passende maatregelen om de bij de toepassing van de overeenkomst vastgestelde moeilijkheden te verhelpen;
- Een clausule die beide partijen de mogelijkheid biedt de overeenkomst geheel of gedeeltelijk op te schorten of in het kader van de overeenkomst andere

³ Op grond van artikel 7, leden 2 en 5, van de overeenkomst mag het bij de overeenkomst opgericht Gemengd Comité de overeenkomst verlengen. Aangezien de wijzigingen die tot doel hebben de uitvoering van de overeenkomst te versterken en een nieuwe vrijwaringsclausule in te voeren, echter niet door het Gemengd Comité kunnen worden vastgesteld, verzoekt de Commissie, omwille van de proceseconomie, de Raad echter ook haar te machtigen om te onderhandelen over de verlenging van de overeenkomst.

vrijwaringsmaatregelen te nemen in een geografisch gebied voor een periode van ten hoogste drie maanden in geval van een ernstige verstoring van de wegvervoersmarkt in dat geografische gebied. Elke maatregel uit hoofde van deze bepaling wordt door de Commissie namens de Unie ter kennis gebracht van de andere partij bij de overeenkomst. De opschorting van de overeenkomst wordt gebaseerd op een besluit van de Raad overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU, op basis van een voorstel dat de Commissie op eigen initiatief doet of op verzoek van een lidstaat;

- Een bepaling waarbij de bevoegdheden van het Gemengd Comité worden uitgebreid door de mogelijkheid te creëren om een besluit te nemen over de tijdelijke opschorting van de overeenkomst indien er solide en duidelijk bewijs is dat de doelstellingen van de overeenkomst kennelijk niet meer worden gehaald; en
- De oprichting van een specifieke ad-hocwerkgroep om toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van deze maatregelen en om de praktische uitvoering van de overeenkomst te vergemakkelijken, met inachtneming van de regels van artikel 9 van het reglement van orde van het Gemengd Comité⁴ voor het toezicht op de overeenkomst.

3. VERENIGBAARHEID MET ANDERE BELEIDSTERREINEN VAN DE UNIE

De wijzigingen waarover moet worden onderhandeld, zullen geen verandering brengen in de basiskenmerken van de overeenkomst, die volledig in overeenstemming zullen blijven met het huidige EU-beleid inzake externe betrekkingen met Oekraïne. De overeenkomst zal ook volledig in overeenstemming blijven met de op 27 juni 2014 ondertekende associatieovereenkomst tussen de Unie en Oekraïne.

4. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De procedurele rechtsgrondslag voor een besluit houdende machtiging tot het openen van onderhandelingen over een overeenkomst tussen de Unie en een derde land - met inbegrip van een overeenkomst tot wijziging van een bestaande overeenkomst - en het geven van richtsnoeren aan de onderhandelaar is artikel 218, leden 3 en 4, VWEU.

• Bevoegdheid van de Unie

Artikel 216, lid 1, VWEU luidt als volgt:

“De Unie kan een overeenkomst met een of meer derde landen of internationale organisaties sluiten wanneer de Verdragen daarin voorzien of wanneer het sluiten van een overeenkomst ofwel nodig is om, in het kader van het beleid van de Unie, een van de in de Verdragen bepaalde doelstellingen te verwezenlijken, of wanneer daarin bij een juridisch bindende handeling van de Unie is voorzien of wanneer zulks gemeenschappelijke regels kan aantasten of de strekking daarvan kan wijzigen.”

De overeenkomst is gesloten om, in het kader van het beleid van de Unie, een van de in de Verdragen genoemde doelstellingen te verwezenlijken, namelijk uitvoering geven aan het

⁴ PB L 123 van 8.5.2023, blz. 32.

vervoersbeleid van de Unie op het gebied van vervoer over land, met name wat betreft toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg tussen de Unie en Oekraïne. De sluiting ervan was voorzien in artikel 136 van de associatieovereenkomst met Oekraïne.

Het voorstel betreft het openen van onderhandelingen met het oog op de wijziging van de overeenkomst om de voortzetting ervan mogelijk te maken en tegelijkertijd te zorgen voor een betere, eerlijkere en beter gecontroleerde uitvoering van de belangrijkste bepalingen ervan, en om de handhaving ervan op het grondgebied van elke partij te vergemakkelijken.

De wijzigingen waarover moet worden onderhandeld, hebben betrekking op de voortzetting van de overeenkomst, met inbegrip van de duur ervan, en op passende maatregelen om de bij de toepassing van de overeenkomst vastgestelde moeilijkheden te verhelpen.

Zij hebben geen invloed op het toepassingsgebied van de overeenkomst, zijn in overeenstemming met de beleidsdoelstellingen die ermee worden nagestreefd en wijzigen de bevoegdheid van de Unie met betrekking tot deze overeenkomst niet.

De overeenkomst is gesloten door de Unie en Oekraïne.

De Unie is dan ook bevoegd om een internationale overeenkomst te sluiten tot wijziging van de bestaande overeenkomst met Oekraïne inzake wegvervoer.

- **Verplichting van de Commissie tot raadpleging**

Rekening houdend met het arrest van het Hof van Justitie van 16 juli 2015 in zaak C-425/13⁵, waarin de rol van de verschillende instellingen voor de toepassing van artikel 218, leden 2 en 4, VWEU wordt verduidelijkt in overeenstemming met de in artikel 13, lid 2, VEU vervatte beginselen van institutioneel evenwicht en loyale samenwerking, moeten deze verduidelijkingen in aanmerking worden genomen.

Het is passend dat de Commissie de Raad en het door de Raad aangewezen speciaal comité alle informatie verstrekt die zij nodig hebben om het verloop van de onderhandelingen te kunnen volgen, zoals met name de aangekondigde algemene doelstellingen, en de tijdens de onderhandelingen door de andere partijen ingenomen standpunten. De Commissie brengt schriftelijk verslag uit aan de Raad en het door de Raad aangewezen speciaal comité over het resultaat van de onderhandelingen, op een wijze die de Raad in staat stelt zijn institutionele prerogatieven uit te oefenen.

Om te voldoen aan de verplichting tot eerbiediging van het institutionele evenwicht als bedoeld in artikel 13, lid 2, VEU en de verplichting van artikel 218, lid 10, VWEU, zal de Commissie het Europees Parlement in dezelfde mate informeren.

- **Evenredigheid**

De aanbeveling is om de volgende redenen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

De wijzigingen waarover moet worden onderhandeld, wijzigen het toepassingsgebied van de overeenkomst niet en zijn beperkt tot de maatregelen die nodig zijn om een eerlijke en beter gecontroleerde uitvoering ervan te waarborgen. De verlenging is beperkt in de tijd en van redelijke duur.

⁵ ECLI:EU:C:2015:483.

De extra administratieve of financiële lasten die de wijzigingen met zich mee kunnen brengen, zijn strikt beperkt tot wat nodig is voor het toezicht op de tenuitvoerlegging van de overeenkomst en worden gecompenseerd door de voortzetting van de overeenkomst die door die wijzigingen mogelijk wordt gemaakt en de vermindering van de administratieve lasten voor zowel de sector als de lidstaten.

5. **GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

De aanbeveling heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

6. **ANDERE ELEMENTEN**

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De onderhandelingen worden gevoerd in overleg met een speciaal comité.

- **Toelichting bij de specifieke bepalingen van de aanbeveling**

De specifieke bepalingen zijn uiteengezet in de bijlage bij de aanbeveling voor een besluit van de Raad.

BESLUIT VAN DE RAAD

tot machtiging van de Commissie om onderhandelingen te openen over wijzigingen van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg van 29 juni 2022

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 218, leden 3 en 4,

Gezien de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg van 29 juni 2022⁶ (hierna “de overeenkomst” genoemd),

Gezien de aanbeveling van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Er moeten onderhandelingen worden geopend met het oog op de sluiting van een overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst, met inbegrip van de duur ervan.
- (2) De Commissie moet worden aangewezen als onderhandelaar.
- (3) De onderhandelingen moeten door de Commissie worden gevoerd in overleg met [naam van het speciaal comité in te voegen door de Raad] en in overeenstemming met de respectieve rollen van de instellingen die zijn vastgelegd in artikel 13, lid 2, van het Verdrag betreffende de Europese Unie en in artikel 218 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, zoals uitgelegd door het Hof van Justitie van de Europese Unie,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De Commissie wordt hierbij gemachtigd om namens de Unie te onderhandelen over wijzigingen van de overeenkomst, met inbegrip van de duur ervan.

Artikel 2

De onderhandelingsrichtsnoeren zijn opgenomen in de bijlage.

Artikel 3

De onderhandelingen worden gevoerd in overleg met het [door de Raad in te voegen naam van het speciaal comité].

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de Commissie.

⁶ PB L 179 van 6.7.2022, blz. 4.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter

