

Bruksela, 5 marca 2024 r.
(OR. en)

7304/24

LIMITE

TRANS 129
RELEX 275

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	5 marca 2024 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2024) 117 final
Dotyczy:	Zalecenie - DECYZJA RADY upoważniająca Komisję do podjęcia rokowań dotyczących zmian w Umowie między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29 czerwca 2022 r.

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2024) 117 final.

Załącznik: COM(2024) 117 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.3.2024 r.
COM(2024) 117 final

SENSITIVE*

Zalecenie

DECYZJA RADY

**upoważniająca Komisję do podjęcia rokowań dotyczących zmian w Umowie między
Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29
czerwca 2022 r.**

* 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>

UZASADNIENIE

1. KONTEKST ZALECENIA

Komisja niniejszym zaleca Radzie wydanie upoważnienia do podjęcia rokowań dotyczących zmian w Umowie między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów podpisanej w Lyonie w dniu 29 czerwca 2022 r.¹ (zwanej dalej „Umową”), w tym w odniesieniu do przedłużenia okresu obowiązywania Umowy, wyznaczenie Komisji na negocjatora Unii oraz skierowanie do negocjatora wytycznych i wyznaczenie specjalnego komitetu, w porozumieniu z którym negocjacje mają być prowadzone.

2. KONTEKST

1.1. Streszczenie Umowy

Celem Umowy jest tymczasowe ułatwienie transportu drogowego towarów między Ukrainą i Unią Europejską oraz przez ich terytoria poprzez przyznanie dodatkowych praw tranzytu i przewozu towarów między Ukrainą i UE w związku z nielegalną wojną napastniczą Rosji przeciwko Ukrainie i poważnymi zakłóceniami, jakie powoduje ona dla wszystkich rodzajów transportu w Ukrainie. Umowa obejmuje również środki ułatwiające uznawanie dokumentów kierowców. Obecnie Umowa obowiązuje do 30 czerwca 2024 r.² Tymczasowo zastępuje ona uprawnienia do dostępu do rynku na podstawie dwustronnych umów o transporcie zawartych przez poszczególne państwa członkowskie z Ukrainą.

1.2. Skutki Umowy

Gdy Komisja zaproponowała Radzie przedłużenie Umowy w styczniu 2023 r., przedstawiła dane, które potwierdziły, że Umowa skutecznie przyczyniła się do umożliwienia wywozu ukraińskich towarów rolnych korytarzami solidarnościowymi. Czarnomorska inicjatywa zbożowa nadal wtedy obowiązywała, ale uznano, że Umowa uzupełniła wywóz przez Morze Czarne, a tym samym przyczyniła się do światowego bezpieczeństwa żywnościowego i dalszego funkcjonowania ukraińskiej gospodarki nawet w czasie wojny. Od tego czasu Rosja definitywnie wycofała się z czarnomorskiej inicjatywy zbożowej. Oprócz wywozu zboża z Ukrainy Umowa ułatwia wywóz towarów innych niż produkty rolne, w szczególności produktów przemysłowych, których nie można było wywozić w ramach czarnomorskiej inicjatywy zbożowej i które nadal potrzebują szlaków wywozu i przywozu przez UE, ponieważ korytarz przez Morze Czarne, ustanowiony jednostronnie przez Ukrainę w sierpniu 2023 r., nie jest w stanie zaspokoić szerszych potrzeb tego kraju w zakresie przywozu i wywozu, w tym w odniesieniu do dostarczania pomocy wojskowej i humanitarnej oraz paliwa, i nadal jest przedmiotem rosyjskich ataków.

W tym kontekście korytarze solidarnościowe – w których transport drogowy odgrywa ważną rolę, w szczególności przez korytarze lądowe z Polską, Słowacją, Węgrami i Rumunią – stały

¹ Dz.U. L 179 z 6.7.2022, s. 4.

² Dz.U. L 123 z 8.5.2023, s. 36.

się kluczowe dla Ukrainy, umożliwiając eksport produktów rolnych, przyczyniając się do światowego bezpieczeństwa żywnościowego, pozostając główną opcją wywozu innych ukraińskich towarów (np. żelaza, stali) oraz główną opcją przywozu do Ukrainy wszystkich towarów, które są tam potrzebne (w tym paliwa, pomocy humanitarnej).

W okresie od maja 2022 r. do końca stycznia 2024 r. korytarze solidarnościowe umożliwiły Ukrainie wywóz około 122 mln ton towarów (68 mln ton produktów rolnych i około 54 mln ton produktów innych niż produkty rolne) oraz przywóz około 45 mln ton towarów.

Łączną wartość wymiany handlowej przez korytarze solidarnościowe między UE a Ukrainą od maja 2022 r. szacuje się na około 139 mld EUR, z czego około 46 mld EUR przypada na wywóz z Ukrainy, a około 93 mld EUR na przywóz do Ukrainy.

W 2023 r. Ukraina wywiozła za pośrednictwem korytarzy solidarnościowych około 40 mln ton produktów rolnych i około 30 mln ton produktów innych niż produkty rolne – o łącznej wartości około 24 mld EUR. W 2023 r. Ukraina przywiozła za pośrednictwem korytarzy solidarnościowych około 27 mln ton towarów, w tym około 3 mln ton produktów rolnych i około 24 mln ton towarów innych niż produkty rolne – o łącznej wartości około 53 mld EUR.

Transport drogowy ma zasadnicze znaczenie dla wymiany handlowej między UE a Ukrainą za pośrednictwem korytarzy solidarnościowych. Ma to szczególne znaczenie dla przywozu towarów o dużej wartości innych niż produkty rolne, ponieważ w 2023 r. blisko 50 % tego rodzaju towarów przywieziono do Ukrainy transportem drogowym, co stanowiło ponad 75 % przywozu towarów innych niż produkty rolne pod względem wartości.

Dane zgromadzone przez Komisję od czasu przedłużenia Umowy 16 marca 2023 r. potwierdzają, że Umowa nadal ma kluczowe znaczenie dla ukraińskiej gospodarki i pozostaje niezbędna w kontekście wywozu z UE na Ukrainę.

- Według danych Eurostatu wielkość wywozu transportem drogowym z Ukrainy do UE znacznie wzrosła po wejściu w życie Umowy – o około dwie trzecie pod względem wielkości transportu oraz o około jedną trzecią pod względem wartości. W ujęciu bezwzględny każdego miesiąca po zawarciu Umowy do UE wywożono dodatkowo ponad 300 tys. ton towarów (średnio 873 tys. ton miesięcznie w okresie od lipca 2022 r. do września 2023 r., podczas gdy w okresie poprzedzającym zawarcie Umowy od stycznia 2020 r. do czerwca 2022 r. było to 528 tys. ton miesięcznie). Jednocześnie wartość miesięcznego dodatkowego wywozu wynosi około 250 mln EUR miesięcznie (średnio 953 mln EUR, podczas gdy przed zawarciem Umowy było to 702 mln EUR miesięcznie).
- Dane te pokazują, że optymalizacja zdolności przepustowej dróg miała zasadnicze znaczenie dla wsparcia alternatywnych korytarzy eksportu zboża i innych produktów do UE i państw trzecich oraz dla pomocy ukraińskiej gospodarce, umożliwiając niezbędny transport potrzebnych jej towarów, gdy tradycyjne szlaki transportowe w regionie stały się niedostępne ze względu na wojnę napastniczą Rosji przeciwko Ukrainie.
- Przywóz do Ukrainy z UE wzrósł pod względem wielkości podobnie jak wywóz, tj. o około 300 tys. ton miesięcznie (średnio 810 tys. ton we wskazanym okresie, podczas gdy przed zawarciem Umowy było to 509 tys. ton miesięcznie). Jednak pod względem wartości wzrost przywozu do Ukrainy był prawie trzykrotnie większy niż wywozu z Ukrainy: ponad 700 mln EUR miesięcznie w przypadku przywozu do Ukrainy (średnio 2 430 mln EUR miesięcznie, podczas gdy przed zawarciem Umowy było to 1 695 mln EUR miesięcznie), a 250 mln EUR w przypadku wywozu.

- Łącznie obecny wywóz jest wyższy niż średnia miesięczna przed ratyfikacją Umowy o około 380 tys. ton i o 900 mln EUR. W związku z tym od początku obowiązywania Umowy ciągle odnotowuje się znaczny wzrost wartości towarów z UE przemieszczanych transportem drogowym do Ukrainy.
- Umowa odegrała zatem kluczową rolę w zwiększeniu bilansu handlowego UE z Ukrainą o 500 mln EUR miesięcznie.
- W przypadku większości państw członkowskich te pozytywne tendencje są obserwowane również na szczeblu krajowym (w tych samych okresach, jak wskazane powyżej), przy czym szczególnie w przypadku państw członkowskich sąsiadujących z Ukrainą skutki Umowy są bardzo pozytywne. Po zawarciu Umowy wywóz transportem drogowym z Polski do Ukrainy wzrósł o 72 %, natomiast przywóz transportem drogowym z Ukrainy wzrósł o 49 %. Wywóz transportem drogowym ze Słowacji do Ukrainy wzrósł o 120 %, natomiast przywóz transportem drogowym wzrósł o 46 %. Wywóz transportem drogowym z Rumunii wzrósł o 163 %, natomiast przywóz transportem drogowym wzrósł o 72 %. Jedyne w przypadku Węgier nastąpiło nieznaczne pogorszenie bilansu handlowego – wywóz transportem drogowym zmniejszył się o 1,5 %, a przywóz transportem drogowym wzrósł o 7 %.
- O znaczeniu transportu drogowego świadczy również fakt, że 80 % przywozu paliwa z UE do Ukrainy odbyło się za pomocą transportu drogowego. Transport drogowy odpowiada również za około 70 % produktów farmaceutycznych przywożonych z UE na Ukrainę, a około 80 % całego przywozu produktów farmaceutycznych do Ukrainy było transportowane przez UE transportem drogowym.
- W świetle wycofania się Rosji z czarnomorskiej inicjatywy zbożowej i ciągłych wysiłków Rosji zmierzających do zniszczenia portów w aglomeracji Odessy i na Dunaju lub zagrożenia im, korytarze lądowe nadal mają zasadnicze znaczenie nie tylko w kontekście zboża, ale również wszystkich innych produktów, których Ukraina potrzebuje lub które eksportuje.
- Od sierpnia 2023 r. Ukraina utworzyła korytarz morski na Morzu Czarnym na potrzeby wywozu głównie zboża. Korytarz ten jest jednak niezmiennie przedmiotem rosyjskich ataków. Zdolność przepustową tego korytarza szacuje się na 30 mln ton rocznie, podczas gdy przepustowość transportu przez Morze Czarne przed wojną wynosiła 150 mln ton rocznie. Chociaż korytarz ten jest cenną inicjatywą w kontekście wywozu zboża, nie może zastąpić transportu drogowego w odniesieniu do wszystkich innych towarów, których nie można przewieźć przez Morze Czarne.
- Kilka państw członkowskich zgłosiło wzrost liczby ukraińskich pojazdów na swoim terytorium (Bułgaria, Czechy, Węgry, Polska, Słowacja, Słowenia). W tych przypadkach poinformowano o utracie udziału w rynku handlu z Ukrainą przewoźników drogowych z tych państw członkowskich, przy czym niektórzy przewoźnicy twierdzą, że przyczyną tego są niższe koszty operacyjne przewoźników ukraińskich. Przewozy drogowe z Ukrainy i do Ukrainy stanowią jednak średnio jedynie niewielką część działalności przewoźników z UE. W związku z tym, chociaż wpływ na rynek może być odczuwalny na szczeblu lokalnym, nie ma dowodów na to, aby Umowa spowodowała jakiegokolwiek poważne zakłócenia na rynkach transportu drogowego państw członkowskich i Unii.

1.3. Konieczność wprowadzenia zmian w Umowie

Mimo że Umowa ma zasadnicze znaczenie dla Ukrainy, a jej skutki są bardzo pozytywne dla UE, w ostatnich miesiącach niektóre państwa członkowskie wyraziły obawy dotyczące wdrażania Umowy i jej ewentualnego wpływu na sektor transportu drogowego na szczeblu lokalnym. Obawy te omówiono na posiedzeniu Wspólnego Komitetu, które odbyło się 18 grudnia 2023 r. i stwierdzono, że podstawowe warunki uzasadniające zawarcie Umowy pozostają aktualne. Strony odnotowały jednak szereg kwestii wynikających ze stosowania i wdrażania Umowy.

Kwestie te są przede wszystkim związane z możliwymi trudnościami w egzekwowaniu przepisów przez organy kontrolne Stron. Na przykład, biorąc pod uwagę, że uprawnienia zostały w pełni zdigitalizowane w Ukrainie i że państwa członkowskie nie mają dostępu do ukraińskich baz danych, podczas kontroli drogowej nie zawsze łatwo jest się upewnić, że poddawany kontroli ukraiński samochód ciężarowy należy do przewoźnika drogowego należycie upoważnionego do wykonywania przewozów międzynarodowych. Podobnie na pierwszy rzut oka trudne może być rozróżnienie między przewozami wykonywanymi na podstawie Umowy a przewozami wykonywanymi na podstawie innych instrumentów dotyczących międzynarodowego transportu drogowego, takich jak konwencja EKMT. Wreszcie, jeśli chodzi o przejazdy bez ładunku, jeżeli kierowca będzie posiadał specjalne dokumenty poświadczające, że przejazd bez ładunku jest wykonywany w związku z przewozem tranzytowym lub dwustronnym zgodnie z wymogami dla przewozów bez ładunku wykonywanych na podstawie Umowy, zapewni to przewoźnikom drogowym towarów pewność prawa i ułatwi kontrole drogowe.

Inne kwestie związane są ze wzmocnieniem wdrażania Umowy. Obejmują one w szczególności wypełnianie przez przewoźników drogowych towarów ich obowiązków w zakresie przewozów dozwolonych na podstawie Umowy, nadużycie lub fałszowanie dokumentów kierowcy oraz powtarzające się i utrzymujące się poważne przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. Dotyczą one również sposobu, w jaki władze ukraińskie informują państwa członkowskie o przedłużeniu okresu ważności dokumentów kierowcy.

W związku z tym konieczne są ograniczone zmiany w Umowie, aby ułatwić jej egzekwowanie i usprawnić jej wdrażanie.

Na posiedzeniu Rady 4 grudnia 2023 r. oraz w ramach przygotowań, a także na posiedzeniu Wspólnego Komitetu 18 grudnia 2023 r. niektóre państwa członkowskie poruszyły kwestię ewentualnego wpływu Umowy na sektor transportu drogowego. Obawy te ujawniły potrzebę lepszej współpracy oraz wymiany danych i informacji między Stronami w celu poprawy oceny funkcjonowania Umowy. Niektóre państwa członkowskie graniczące z Ukrainą i niektóre stowarzyszenia przewoźników wyraziły zaniepokojenie wpływem Umowy na niektóre segmenty krajowych rynków przewozów towarowych, które już poważnie ucierpiały w wyniku wojny przeciwko Ukrainie oraz sankcji nałożonych w związku z nią na Rosję i Białoruś i środków podjętych w odpowiedzi na te sankcje przez te dwa kraje.

W związku z tym proponuje się również wprowadzenie nowej klauzuli ochronnej na okoliczność poważnego zakłócenia na krajowym rynku transportu drogowego na danym obszarze geograficznym jednej ze Stron, które można przypisać Umowie, oraz umożliwienie Wspólnemu Komitetowi podjęcia w wyjątkowych okolicznościach decyzji o zawieszeniu Umowy.

Jednocześnie, oraz biorąc pod uwagę wyżej wymienione zmiany, które mają zostać wynegocjowane, istnieje potrzeba przedłużenia okresu obowiązywania Umowy³ z następujących powodów:

- Po pierwsze, monitorowanie Umowy pokazało, że odegrała ona zasadniczą rolę w kontekście korytarzy solidarnościowych, stanowiąc tym samym deskę ratunku dla ukraińskiej gospodarki, a także przyczyniając się do światowego bezpieczeństwa żywnościowego w kontekście rosyjskiej blokady ukraińskich portów czarnomorskich. Chociaż Rosja wycofała się z czarnomorskiej inicjatywy zbożowej ONZ w lipcu 2023 r., Ukrainie udało się utworzyć korytarz na Morzu Czarnym głównie w celu wywozu zboża. Chociaż przepustowość tego korytarza jest znacząca, pozostaje on podatny na ataki Rosji. W związku z tym korytarze solidarnościowe, w tym szlaki transportu drogowego przez UE, nadal mają zasadnicze znaczenie dla ukraińskiego przywozu i wywozu.
- Po drugie, Umowa ułatwiła wywóz ukraińskich towarów innych niż produkty rolne, które nie korzystają z ukraińskiego korytarza czarnomorskiego.
- Po trzecie, Umowa ma również kluczowe znaczenie dla zapewnienia Ukrainie dostępu do przywozu potrzebnych jej towarów, w tym paliwa i pomocy humanitarnej. Pod tym względem Umowa ułatwia wywóz z UE do Ukrainy i w związku z tym przynosi UE korzyści.
- Po czwarte, przewozy drogowe z Ukrainy i do Ukrainy stanowią średnio jedynie niewielką część działalności przewoźników z UE. W związku z tym, chociaż na szczeblu lokalnym może być odczuwalny wpływ na rynek, który wymaga ściślejszego monitorowania (zob. sekcja 2.4 powyżej), nie ma dowodów na to, że Umowa spowodowała jakiegokolwiek poważne zakłócenia na całym unijnym rynku transportu drogowego. Stwierdzenie, że Umowa nie stwarza zatem zagrożenia konkurencyjnego dla przewoźników unijnych, pozostaje więc prawdziwe. Jest mało prawdopodobne, aby uległo to zmianie w okresie, na który proponuje się przedłużenie.

Przedłużenie okresu obowiązywania Umowy o co najmniej osiemnaście miesięcy wydaje się konieczne, gdyż warunki uzasadniające zawarcie pierwotnej Umowy w dalszym ciągu istnieją i prawdopodobnie utrzymają się jeszcze przez dłuższy czas. Rosyjska wojna napastnicza przeciwko Ukrainie trwa i większość obserwatorów nie przewiduje jej zakończenia w najbliższej przyszłości.

Z tych powodów Umowa powinna zostać zmieniona, aby uwzględnić, co następuje:

- przedłużenie okresu obowiązywania Umowy;
- właściwe środki mające na celu zaradzenie trudnościom stwierdzonym w odniesieniu do stosowania Umowy;

³ Art. 7 ust. 2 i 5 Umowy umożliwiają Wspólnemu Komitetowi ustanowionemu Umową przedłużenie okresu jej obowiązywania. Ponieważ jednak Wspólny Komitet nie może podjąć decyzji w sprawie zmian mających na celu wzmocnienie wdrażania Umowy i wprowadzenie nowej klauzuli ochronnej, Komisja, w celu zapewnienia ekonomii proceduralnej, zwraca się również do Rady o upoważnienie do negocjowania przedłużenia Umowy.

- klauzulę dającą obu Stronom możliwość całkowitego lub częściowego zawieszenia Umowy lub wprowadzenia innych środków ochronnych w jej ramach na danym obszarze geograficznym na okres nieprzekraczający trzech miesięcy w przypadku poważnego zakłócenia na rynku transportu drogowego na tym obszarze geograficznym. O wszelkich środkach przyjętych na podstawie tej klauzuli powiadamia drugą Stronę Umowy w imieniu Unii Komisja. Podstawą zawieszenia Umowy będzie decyzja Rady zgodnie z art. 218 ust. 9 TFUE, na wniosek Komisji złożony z jej własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego;
- klauzulę rozszerzającą uprawnienia Wspólnego Komitetu poprzez umożliwienie mu podjęcia decyzji o tymczasowym zawieszeniu Umowy, jeżeli istnieją solidne i jasne dowody na to, że cele Umowy w sposób oczywisty nie są już realizowane; oraz
- ukonstytuowanie specjalnej grupy roboczej *ad hoc* utworzonej w celu monitorowania wdrażania tych środków i ułatwiania praktycznego wdrażania Umowy i zgodnej z zasadami określonymi w art. 9 regulaminu wewnętrznego Wspólnego Komitetu⁴ dotyczącymi monitorowania wykonywania Umowy.

3. SPÓJNOŚĆ Z INNYMI POLITYKAMI UNII

Zmiany, które mają być przedmiotem negocjacji, nie zmieniają podstawowych elementów Umowy, które pozostaną w pełni spójne z obecną polityką stosunków zewnętrznych UE z Ukrainą. Pozostanie ona również w pełni zgodna z układem o stowarzyszeniu UE–Ukraina podpisanym 27 czerwca 2014 r.

4. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Proceduralną podstawą prawną decyzji upoważniającej do podjęcia rokowań w sprawie umowy – w tym umowy zmieniającej istniejącą umowę – między Unią a państwem trzecim oraz skierowania wytycznych do negocjatora jest art. 218 ust. 3 i 4 TFUE.

• Kompetencja Unii

Art. 216 ust. 1 TFUE stanowi, że:

Unia może zawierać umowy z jednym lub z większą liczbą państw trzecich lub organizacji międzynarodowych, jeżeli przewidują to Traktaty, lub gdy zawarcie umowy jest niezbędne do osiągnięcia, w ramach polityk Unii, jednego z celów, o których mowa w Traktatach, albo gdy zawarcie umowy jest przewidziane w prawnie wiążącym akcie Unii, albo gdy może mieć wpływ na wspólne zasady lub zmienić ich zakres.

Umowę zawarto w celu osiągnięcia, w ramach polityk Unii, jednego z celów, o których mowa w Traktatach, a mianowicie nadania skuteczności unijnej polityce transportowej w dziedzinie transportu lądowego, w szczególności w zakresie dostępu do rynku w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego towarów między Unią a Ukrainą. Jej zawarcie przewidziano w art. 136 układu o stowarzyszeniu z Ukrainą.

Wniosek dotyczy podjęcia rokowań w celu zmiany Umowy, aby umożliwić przedłużenie okresu jej obowiązywania, a jednocześnie zapewnić lepsze, bardziej sprawiedliwe

⁴ Dz.U. L 123 z 8.5.2023, s. 32.

i kontrolowane wdrażanie jej głównych postanowień oraz ułatwić ich egzekwowanie na terytorium każdej ze Stron.

Zmiany, które mają być przedmiotem negocjacji, dotyczą dalszego wykonywania Umowy, w tym przedłużenia okresu jej obowiązywania, oraz właściwych środków mających na celu zaradzenie trudnościom stwierdzonym w odniesieniu do stosowania Umowy.

Nie mają one wpływu na zakres stosowania Umowy, są zgodne z realizowanymi przez nią celami politycznymi i nie zmieniają kompetencji Unii w tym zakresie.

Umowa została zawarta przez Unię i Ukrainę.

W związku z tym Unia ma kompetencję do zawarcia umowy międzynarodowej w celu zmiany obowiązującej umowy z Ukrainą w sprawie transportu drogowego.

- **Obowiązek konsultacji spoczywający na Komisji**

Biorąc pod uwagę wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 lipca 2015 r. w sprawie C-425/13⁵, wyjaśniający rolę poszczególnych instytucji do celów stosowania art. 218 ust. 2 i 4 TFUE zgodnie z zasadami równowagi instytucjonalnej i lojalnej współpracy określonymi w art. 13 ust. 2 TUE, konieczne jest uwzględnienie tych wyjaśnień.

Właściwe jest, aby Komisja przekazywała Radzie i wyznaczonemu przez nią specjalnemu komitetowi wszelkie informacje niezbędne do monitorowania postępów w negocjacjach, takie jak w szczególności zapowiedziane cele ogólne i stanowiska zajęte przez pozostałe strony w trakcie negocjacji. Komisja przedstawia Radzie i wyznaczonemu przez nią specjalnemu komitetowi pisemne sprawozdanie z wyników negocjacji w sposób umożliwiający Radzie wykonywanie jej prerogatyw instytucjonalnych.

Aby wypełnić obowiązek poszanowania równowagi instytucjonalnej określony w art. 13 ust. 2 TUE oraz obowiązek ustanowiony w art. 218 ust. 10 TFUE, Komisja przekaze te same informacje Parlamentowi Europejskiemu.

- **Proporcjonalność**

Zalecenie jest zgodne z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Zmiany, które mają być przedmiotem negocjacji, nie zmieniają zakresu Umowy i ograniczają się do środków niezbędnych do zapewnienia jej sprawiedliwego i bardziej kontrolowanego wdrażania. Przedłużenie jest ograniczone w czasie i obejmuje rozsądny okres.

Dodatkowe obciążenia administracyjne lub finansowe, które mogą wiązać się z tymi zmianami, są ściśle ograniczone do tego, co jest konieczne do monitorowania wdrażania Umowy, i są zrównoważone przedłużeniem obowiązywania Umowy, które zmiany te umożliwiają, oraz zmniejszeniem obciążeń administracyjnych, jakie pociąga ona za sobą, zarówno dla branży transportowej, jak i dla państw członkowskich.

5. **WPLYW NA BUDŻET**

Zalecenie nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

6. **ELEMENTY FAKULTATYWNE**

⁵ ECLI:EU:C:2015:483.

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Negocjacje prowadzone są w porozumieniu ze specjalnym komitetem.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów zalecenia**

Szczegółowe wytyczne przedstawiono w załączniku do zalecenia dotyczącego decyzji Rady.

Zalecenie

DECYZJA RADY

**upoważniająca Komisję do podjęcia rokowań dotyczących zmian w Umowie między
Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29
czerwca 2022 r.**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 218 ust. 3 i 4,

uwzględniając Umowę między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29 czerwca 2022 r.⁶ (zwaną dalej „Umową”),

uwzględniając zalecenie Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy podjąć rokowania w celu zawarcia umowy zmieniającej Umowę, w tym w odniesieniu do okresu jej obowiązywania.
- (2) Na negocjatora należy wyznaczyć Komisję.
- (3) Rokowania powinny być prowadzone przez Komisję w porozumieniu z [nazwa komitetu specjalnego do uzupełnienia przez Radę] oraz zgodnie z odpowiednimi

⁶ Dz.U. L 179 z 6.7.2022, s. 4.

rolami instytucji określonymi w art. 13 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej i w art. 218 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z wykładnią Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się Komisję do prowadzenia rokowań, w imieniu Unii, w sprawie zmian w Umowie, w tym w odniesieniu do okresu jej obowiązywania.

Artykuł 2

Wytyczne negocjacyjne przedstawiono w załączniku.

Artykuł 3

Rokowania prowadzone są w porozumieniu z [nazwa komitetu specjalnego do uzupełnienia przez Radę].

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*