



Rada
Európskej únie

V Bruseli 5. marca 2024
(OR. en)

7304/24

LIMITE

TRANS 129
RELEX 275

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	5. marca 2024
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2024) 117 final
Predmet:	Odporúčanie – ROZHODNUTIE RADY, ktorým sa Komisia poveruje začať rokovania o zmenách Dohody medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave z 29. júna 2022

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2024) 117 final.

Príloha: COM(2024) 117 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 5. 3. 2024
COM(2024) 117 final

SENSITIVE*

Odporúčanie

ROZHODNUTIE RADY,

**ktorým sa Komisia poveruje začať rokovania o zmenách Dohody medzi Európskou
úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave z 29. júna 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>

DŮVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT ODPORÚČANIA

Komisia týmto odporúča Rade, aby povolila začatie rokovaní o zmenách Dohody medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave podpísanej v Lyone 29. júna 2022¹ (ďalej len „dohoda“) vrátane pokračovania dohody, vymenovala Komisiu za vyjednávača Únie, adresovala smernice vyjednávačovi a určila osobitný výbor, po porade s ktorým sa musia viesť rokovania.

2. SÚVISLOSTI

1.1. Zhrnutie dohody

Cieľom dohody je dočasne uľahčiť cestnú nákladnú dopravu medzi Ukrajinou a Európskou úniou a cez tieto územia, a to udelením dodatočných práv na tranzit a prepravu tovaru medzi Ukrajinou a EÚ v reakcii na nezákonnú útočnú vojnu Ruska voči Ukrajine a výrazné narušenia, ktoré spôsobuje pre všetky druhy dopravy na Ukrajine. Zahŕňa aj opatrenia na uľahčenie uznávania vodičských dokladov. V súčasnosti sa uplatňuje do 30. júna 2024². Predbežne nahrádza nároky na trhové aktíva na základe dvojstranných dohôd o doprave medzi členskými štátmi a Ukrajinou.

1.2. Účinky dohody

Keď Komisia v januári 2023 navrhla Rade predĺženie platnosti dohody, predložila údaje, ktorými sa potvrdilo, že dohoda úspešne prispela k umožneniu vývozu ukrajinského poľnohospodárskeho tovaru cez koridory solidarity. V tom čase bola Čiernomorská iniciatíva pre obilniny stále v platnosti, ale usúdilo sa, že dohodou sa doplnil vývoz cez Čierne more, čím sa prispelo k celosvetovej potravinovej bezpečnosti a k pokračujúcemu fungovaniu ukrajinského hospodárstva, a to aj počas vojny. Odvtedy sa Rusko definitívne stiahlo z Čiernomorskej iniciatívy pre obilniny. Okrem ukrajinského vývozu obilia sa dohodou uľahčuje vývoz nepoľnohospodárskeho tovaru, najmä priemyselných výrobkov, ktoré nebolo možné vyvážať v rámci Čiernomorskej iniciatívy pre obilniny a ktoré sú naďalej závislé od vývozných a dovozných trás cez EÚ, keďže čiernomorský koridor, ktorý Ukrajina jednostranne zriadila v auguste 2023, nie je schopný uspokojiť širšie potreby krajiny v oblasti dovozu a vývozu vrátane poskytovania vojenskej a humanitárnej pomoci a paliva a je naďalej cieľom ruských útokov.

V tejto súvislosti sa koridory solidarity, v ktorých cestná doprava zohráva dôležitú úlohu, najmä prostredníctvom pozemných koridorov s Poľskom, so Slovenskom, s Maďarskom a Rumunskom, stali pre Ukrajinu životne dôležitými, pretože umožňujú vývoz poľnohospodárskych výrobkov, prispievajú k celosvetovej potravinovej bezpečnosti a zostávajú hlavnou možnosťou pre vývoz iného ukrajinského tovaru (napr. železa, ocele) a

¹ Ú. v. EÚ L 179, 6.7.2022, s. 4.

² Ú. v. EÚ L 123, 8.5.2023, s. 36.

hlavnou možnosťou Ukrajiny pre dovoz tovaru, ktorý potrebuje (vrátane paliva, humanitárnej pomoci).

Od mája 2022 do konca januára 2024 koridory solidarity umožnili Ukrajine vyviezť približne 122 miliónov ton tovaru (68 miliónov ton poľnohospodárskych výrobkov a približne 54 miliónov ton nepoľnohospodárskych výrobkov) a doviesť približne 45 miliónov ton tovaru.

Celková hodnota obchodu cez koridory solidarity sa od mája 2022 odhaduje na približne 139 miliárd EUR, pričom vývoz z Ukrajiny predstavuje približne 46 miliárd EUR a dovoz na Ukrajinu približne 93 miliárd EUR.

V roku 2023 Ukrajina vyviezla cez koridory solidarity približne 40 miliónov ton poľnohospodárskych výrobkov a približne 30 miliónov ton nepoľnohospodárskych výrobkov v spoločnej hodnote približne 24 miliárd EUR. V roku 2023 Ukrajina doviezla cez koridory solidarity približne 27 miliónov ton tovaru, z toho približne 3 milióny ton poľnohospodárskych výrobkov a približne 24 miliónov ton nepoľnohospodárskeho tovaru v spoločnej hodnote približne 53 miliárd EUR.

Cestná doprava je prostredníctvom koridorov solidarity životne dôležitá pre obchod medzi EÚ a Ukrajinou. Má osobitný význam pre dovoz hodnotného nepoľnohospodárskeho tovaru, keďže v roku 2023 sa takmer 50 % tohto druhu tovaru dovážalo na Ukrajinu cestnou dopravou, čo predstavuje viac ako 75 % dovozu nepoľnohospodárskych výrobkov z hľadiska hodnoty.

Údaje, ktoré Komisia zhromaždila od predĺženia platnosti dohody 16. marca 2023, potvrdzujú, že dohoda stále plní základnú funkciu z hľadiska ukrajinského hospodárstva a je naďalej kľúčová pre vývoz EÚ na Ukrajinu.

- Podľa údajov Eurostatu sa objem ukrajinského vývozu do EÚ po ceste od nadobudnutia platnosti dohody výrazne zvýšil približne o dve tretiny z hľadiska prepraveného objemu a približne o jednu tretinu z hľadiska hodnoty. V absolútnom vyjadrení sa každý mesiac nasledujúci po uzavretí dohody vyviezlo do EÚ viac ako 300 000 dodatočných ton tovaru (v priemere 873 000 ton mesačne v období od júla 2022 do septembra 2023 v porovnaní s 528 000 tonami mesačne v období pred dohodou od januára 2020 do júna 2022). Zároveň hodnota mesačného dodatočného vývozu predstavuje približne 250 miliónov EUR za mesiac (v priemere 953 miliónov EUR oproti 702 miliónom EUR mesačne pred dohodou).
- Z týchto údajov vyplýva, že optimalizácia cestnej kapacity bola kľúčová na podporu alternatívnych koridorov na vývoz obilnín a iných výrobkov do EÚ a tretích krajín a na pomoc ukrajinskému hospodárstvu, pretože umožnila nevyhnutnú prepravu tovaru, ktorý Ukrajina potrebuje, keď tradičné dopravné trasy v regióne sa stali nedostupnými v dôsledku útočnej vojny Ruska proti Ukrajine.
- Ukrajinský dovoz z EÚ sa zvýšil o podobné množstvo ako objem vývozu, konkrétne približne o 300 000 ton mesačne (v priemere 810 000 ton za uvedené obdobie oproti 509 000 tonám za mesiac pred uzavretím dohody). Ukrajinský dovoz sa však z hľadiska hodnoty zvýšil takmer trikrát rýchlejšie ako ukrajinský vývoz: viac ako 700 miliónov EUR mesačne v prípade ukrajinského dovozu (v priemere 2 430 miliónov EUR oproti 1 695 miliónom EUR mesačne pred uzavretím dohody) v porovnaní s hodnotou vývozu 250 miliónov EUR.
- Súčasný vývoz je celkovo približne o 380 000 ton a 900 miliónov EUR vyšší ako mesačný priemer pred ratifikáciou dohody. Hodnota tovaru EÚ prepravovaného na

Ukrajinu cestnou dopravou sa teda od začiatku platnosti dohody naďalej výrazne zvyšuje.

- Dohoda preto zohráva kľúčovú úlohu pri zvyšovaní obchodnej bilancie EÚ s Ukrajinou o 500 miliónov EUR mesačne.
- V prípade väčšiny členských štátov sa tieto pozitívne tendencie potvrdzujú na vnútroštátnej úrovni (opäť v tých istých obdobiach, ako sa uvádza vyššie); účinky boli veľmi pozitívne najmä pre členské štáty susediace s Ukrajinou. Poľský vývoz cestnou dopravou na Ukrajinu sa po uzavretí dohody zvýšil o 72 %, zatiaľ čo dovoz z Ukrajiny po ceste sa zvýšil o 49 %. Slovenský vývoz cestnou dopravou na Ukrajinu sa zvýšil o 120 %, zatiaľ čo dovoz po ceste sa zvýšil o 46 %. Rumunský vývoz cestnou dopravou sa zvýšil o 163 %, zatiaľ čo dovoz po ceste sa zvýšil o 72 %. Len v prípade Maďarska došlo k miernemu zhoršeniu obchodnej bilancie, vývoz po ceste klesol o 1,5 % a dovoz po ceste sa zvýšil o 7 %.
- Význam cestnej dopravy dokazuje aj skutočnosť, že 80 % ukrajinského dovozu paliva z EÚ sa prepravovalo cestnou dopravou. Cestná doprava sa takisto zaslúžila o prepravu približne 70 % farmaceutických výrobkov dovážaných z EÚ na Ukrajinu a približne 80 % všetkého dovozu farmaceutických výrobkov na Ukrajinu sa prepravovalo po celej EÚ cestnou dopravou.
- Po stiahnutí Ruska z Čiernomorskej iniciatívy pre obilniny a pokračujúceho úsilia Ruska o zničenie alebo ohrozenie prístavov Odeskej oblasti a na Dunaji sú pozemné koridory naďalej nevyhnutné nielen pre obilniny, ale aj pre všetky ostatné produkty, ktoré Ukrajina potrebuje alebo vyváža.
- Ukrajina zriadila od augusta 2023 v Čiernom mori morský koridor na vývoz prevažne obilnín. Tento koridor je však naďalej cieľom ruských útokov. Kapacita tohto koridoru sa odhaduje na 30 miliónov ton ročne, zatiaľ čo kapacita Čierneho mora bola pred vojnou na úrovni 150 miliónov ton ročne. Hoci je tento koridor veľmi významný pre vývoz obilnín, nemôže nahradiť cestnú prepravu všetkého ostatného tovaru, ktorý nemožno prepravovať cez Čierne more.
- Niekoľko členských štátov nahlásilo nárast počtu ukrajinských vozidiel na svojom území (Bulharsko, Česká republika, Maďarsko, Poľsko, Slovensko, Slovinsko). V týchto prípadoch bola nahlásená strata podielu na trhu v podnikateľských činnostiach cestných dopravcov týchto členských štátov v prospech Ukrajiny, pričom niektorí prevádzkovatelia tvrdia, že je to v dôsledku nižších prevádzkových nákladov ukrajinských dopravcov. Cestná doprava z Ukrajiny a na Ukrajinu však v priemere predstavuje len malú časť podnikateľských činností dopravcov z EÚ. Preto, hoci vplyv na trh možno pociťovať na miestnej úrovni, neexistuje dôkaz o tom, že by dohoda spôsobila akékoľvek závažné narušenie trhov cestnej dopravy členských štátov a Únie.

1.3. Potreba zmeniť dohodu

Hoci má dohoda pre Ukrajinu zásadný význam a jej účinky sú pre EÚ veľmi pozitívne, niekoľko členských štátov v posledných mesiacoch vyjadrilo obavy týkajúce sa vykonávania dohody a jej možného vplyvu na odvetvie cestnej dopravy na miestnej úrovni. O týchto obavách sa rokovalo 18. decembra 2023 na zasadnutí spoločného výboru, na ktorom sa dospelo k záveru, že základné podmienky odôvodňujúce dohodu zostávajú v platnosti.

Zmluvné strany však vzali na vedomie niekoľko problémov vyplývajúcich z uplatňovania a vykonávania dohody.

Tie sa týkajú v prvom rade možných ťažkostí pri presadzovaní zo strany kontrolných orgánov zmluvných strán. Napríklad vzhľadom na to, že licencie boli na Ukrajine plne digitalizované a členské štáty nemajú prístup k ukrajinským databázam, nemusí byť vždy jednoduché na ceste zaistiť, či kontrolované ukrajinské nákladné vozidlo patrí prevádzkovateľovi cestnej dopravy, ktorý je riadne oprávnený vykonávať medzinárodnú prepravu. Podobne môže byť na prvý pohľad ťažké rozlišovať medzi operáciami vykonávanými v rámci dohody a vykonávanými v rámci iných nástrojov medzinárodnej cestnej dopravy, ako je napríklad dohovor ECMT. Napokon, pokiaľ ide o jazdy prázdneho vozidla, prevádzkovateľom cestnej nákladnej dopravy prinesie právnu istotu a uľahčí cestnú kontrolu, pokiaľ má vodič k dispozícii osobitné doklady potvrdzujúce, že sa jazda prázdneho vozidla vykonáva v súvislosti s tranzitnou alebo dvojstrannou operáciou, ako sa vyžaduje v prípade jász prázdneho vozidla vykonávaných podľa dohody.

Ďalšie problémy sa týkajú posilnenia vykonávania dohody. Patrí medzi ne najmä dodržiavanie povinností zo strany prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy, pokiaľ ide o prevádzku povolenú v rámci dohody, podvody alebo falšovanie dokladov vodiča a opakované a pretrvávajúce závažné dopravné priestupky súvisiace s bezpečnosťou cestnej premávky. Týkajú sa aj spôsobu, akým ukrajinské orgány informujú členské štáty o predĺžení obdobia platnosti dokladov vodiča.

Na uľahčenie presadzovania dohody a posilnenie jej vykonávania sú preto potrebné obmedzené zmeny dohody.

Niektoré členské štáty poukázali aj na možný vplyv dohody na odvetvie cestnej dopravy na zasadnutí Rady 4. decembra 2023 a v rámci prípravy zasadnutia a na zasadnutí spoločného výboru 18. decembra 2023. Z týchto obáv vyplynula potreba lepšej spolupráce, ako aj výmeny údajov a informácií medzi zmluvnými stranami s cieľom lepšie posudzovať fungovanie dohody. Niektoré členské štáty hraničiace s Ukrajinou a niektoré združenia dopravcov vyjadrili obavy týkajúce sa vplyvu dohody na určité segmenty vnútroštátnych trhov nákladnej dopravy, ktoré sú už vážne zasiahnuté vojnou na Ukrajine a následne sankciami uvalenými na Rusko a Bielorusko a recipročnými opatreniami, ktoré tieto dve krajiny prijali.

Preto sa takisto navrhuje zaviesť novú ochrannú doložku v prípade závažného narušenia vnútroštátneho trhu cestnej dopravy v danej geografickej oblasti jednej zo zmluvných strán, ktoré možno pripísať dohode, a umožniť spoločnému výboru, aby za výnimočných okolností rozhodol o pozastavení platnosti dohody.

Vzhľadom na uvedené zmeny, o ktorých sa má rokovať, je súbežne potrebné predĺžiť platnosť dohody³ z týchto dôvodov:

- Po prvé, na základe monitorovania dohody sa ukázalo, že vzhľadom na ruskú blokádu čiernomorských prístavov Ukrajiny zohrala dohoda zásadnú úlohu v kontexte koridorov solidarity, ktoré sa pre ukrajinské hospodárstvo stali životne dôležitými, a prispela aj k celosvetovej potravinovej bezpečnosti. Kým Rusko sa v júli 2023 stiahlo z Čiernomorskej iniciatívy OSN pre obilniny, Ukrajine sa podarilo v

³ Na základe článku 7 ods. 2 a 5 dohody sa spoločnému výboru zriadenému dohodou umožňuje predĺžiť platnosť dohody. Keďže však o zmenách zameraných na posilnenie vykonávania dohody a zavedenie novej ochrannej doložky nemôže rozhodnúť spoločný výbor, Komisia v záujme hospodárnosti konania takisto žiada Radu o poverenie rokovať o predĺžení platnosti dohody.

Čiernom mori vytvoriť koridor, najmä pre vývoz obilnín. Kapacita tohto nového koridoru je dôležitá, naďalej však čelí útokom Ruska. Koridory solidarity vrátane trás cestnej dopravy cez EÚ sú preto pre ukrajinský vývoz a dovoz naďalej nevyhnutné.

- Po druhé, dohodou sa uľahčil vývoz ukrajinského nepoľnohospodárskeho tovaru, ktorý nemôže byť prevázaný ukrajinským čiernomorským koridorom.
- Po tretie, dohoda mala zásadný význam aj na zabezpečenie prístupu Ukrajiny k dovozu tovaru, ktorý potrebuje, vrátane paliva a humanitárnej pomoci. V tejto súvislosti uľahčila vývoz z EÚ na Ukrajinu, a preto z nej má EÚ naďalej prospech.
- Po štvrté, cestná doprava z Ukrajiny a na Ukrajinu v priemere predstavuje len malú časť podnikateľských činností dopravcov z EÚ. Preto, hoci možno pociťovať vplyv na trh na miestnej úrovni, čo si vyžaduje dôkladnejšie monitorovanie (pozri oddiel 2.4), neexistuje dôkaz o tom, že dohoda spôsobila akékoľvek závažné narušenie celkového trhu cestnej dopravy EÚ. Preto stále platí vyhlásenie, že dohoda nevytvára konkurenčnú hrozbu pre prevádzkovateľov dopravy z EÚ. Počas obdobia, ktorého sa návrh na predĺženie platnosti týka, sa to pravdepodobne nezmení.

Pokračovanie dohody počas najmenej ďalších 18 mesiacov sa zdá nevyhnutné, pretože podmienky, ktoré odôvodňovali uzavretie pôvodnej dohody, stále pretrvávajú a pravdepodobne budú pretrvávať ešte dlhý čas. Ruská útočná vojna proti Ukrajine neskončila a väčšina pozorovateľov nepredpokladá ukončenie tejto agresie v blízkej budúcnosti.

Dohoda by sa preto mala zmeniť v týchto aspektoch:

- pokračovanie dohody,
- vhodné opatrenia na nápravu ťažkostí zistených pri uplatňovaní dohody,
- doložka umožňujúca obom zmluvným stranám úplne alebo čiastočne pozastaviť vykonávanie dohody alebo prijať iné ochranné opatrenia v jej rámci v zemepisnej oblasti na obdobie nepresahujúce tri mesiace v prípade závažného narušenia trhu cestnej dopravy v danej geografickej oblasti. Každé opatrenie v rámci tejto doložky Komisia oznámi v mene Únie druhej zmluvnej strane dohody. Pozastavenie vykonávania dohody bude vychádzať z rozhodnutia Rady v súlade s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ, na návrh Komisie z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť členského štátu,
- doložka, ktorou sa rozširujú právomoci spoločného výboru vytvorením možnosti rozhodnúť o dočasnom pozastavení vykonávania dohody, ak existujú spoľahlivé a jasné dôkazy o tom, že už zjavne nie sú splnené ciele dohody, a
- vytvorenie osobitnej *ad hoc* pracovnej skupiny zriadenej s cieľom monitorovať vykonávanie týchto opatrení a uľahčiť praktické vykonávanie dohody a dodržiavať pravidlá stanovené v článku 9 rokovacieho poriadku spoločného výboru⁴ týkajúceho sa monitorovania dohody.

3. SÚLAD S OSTATNÝMI POLITIKAMI ÚNIE

Zmenami, o ktorých sa má rokovať, sa nezmenia základné prvky dohody, ktoré budú naďalej plne v súlade so súčasnou politikou EÚ v oblasti vonkajších vzťahov s Ukrajinou. Dohoda

⁴ Ú. v. EÚ L 123, 8.5.2023, s. 32.

takisto ostane plne v súlade s dohodou o pridružení podpísanou 27. júna 2014 medzi Úniou a Ukrajinou.

4. **PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

• **Právny základ**

Procesnoprávnym základom rozhodnutia, ktorým sa povoľuje začatie rokovaní o dohode – vrátane dohody, ktorou sa mení existujúca dohoda, – medzi Úniou a treťou krajinou a adresovanie smerníc vyjednávačovi, je článok 218 ods. 3 a 4 ZFEÚ.

• **Právomoc Únie**

V článku 216 ods. 1 ZFEÚ sa stanovuje:

„Únia môže uzavierať dohody s jednou alebo viacerými tretími krajinami alebo medzinárodnými organizáciami, keď to ustanovujú zmluvy alebo keď je uzavretie dohody buď potrebné na dosiahnutie jedného z cieľov stanovených zmluvami v rámci politik Únie, alebo je ustanovené v právne záväznom akte Únie, alebo sa môže dotknúť spoločných pravidiel alebo pozmeniť ich pôsobnosť.“

Dohoda bola uzavretá s cieľom dosiahnuť jeden z cieľov stanovených zmluvami v rámci politik Únie, konkrétne uviesť do účinnosti dopravnú politiku Únie v oblasti pozemnej dopravy, najmä pokiaľ ide o prístup na trh v súvislosti s medzinárodnou cestnou prepravou tovaru medzi Úniou a Ukrajinou. Jej uzavretie sa predpokladalo v článku 136 dohody o pridružení s Ukrajinou.

Návrh sa týka začatia rokovaní s cieľom zmeniť dohodu, aby sa umožnilo jej pokračovanie a zároveň zabezpečilo lepšie, spravodlivejšie a kontrolovanejšie vykonávanie jej hlavných ustanovení a uľahčilo ich presadzovanie na území každej zmluvnej strany.

Zmeny, o ktorých sa má rokovať, sa týkajú pokračovania dohody vrátane jej trvania a vhodných opatrení na nápravu ťažkostí zistených pri uplatňovaní dohody.

Nemajú vplyv na rozsah pôsobnosti uplatňovania dohody, sú v súlade s politickými cieľmi, ktoré sa ňou sledujú, a nemení sa nimi právomoc Únie vo vzťahu k nej.

Dohodu uzavreli Únia a Ukrajina.

Únia má preto právomoc uzavrieť medzinárodnú dohodu s cieľom zmeniť existujúcu dohodu s Ukrajinou o cestnej doprave.

• **Povinnosť Komisie konzultovať**

Vzhľadom na rozsudok Súdneho dvora zo 16. júla 2015 vo veci C-425/13⁵, v ktorom sa objasňujú úlohy rôznych inštitúcií na účely uplatňovania článku 218 ods. 2 a 4 ZFEÚ v súlade so zásadami inštitucionálnej rovnováhy a vzájomnej spolupráce stanovenými v článku 13 ods. 2 ZEÚ, je potrebné zohľadniť tieto objasnenia.

Je vhodné, aby Komisia poskytla Rade a ňou určenému osobitnému výboru všetky informácie potrebné na monitorovanie pokroku v rokovaní, ako sú najmä oznámené všeobecné ciele a pozície ostatných strán počas rokovaní. Komisia písomne podá Rade a ňou určenému

⁵ ECLI:EU:C:2015:483.

osobitnému výboru správu o výsledku rokovaní spôsobom, ktorý Rade umožní vykonávať jej inštitucionálne výsady.

S cieľom splniť povinnosť dodržiavať inštitucionálnu rovnováhu stanovenú v článku 13 ods. 2 ZEÚ a povinnosť stanovenú v článku 218 ods. 10 ZFEÚ bude Komisia v rovnakom rozsahu informovať Európsky parlament.

- **Proporcionalita**

Odporúčanie je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov:

Zmeny, o ktorých sa má rokovať, nemenia rozsah pôsobnosti dohody a obmedzujú sa na opatrenia potrebné na zabezpečenie jej spravodlivého a kontrolovanejšieho vykonávania. Predĺženie platnosti je časovo obmedzené a má primerané trvanie.

Dodatočná administratívna alebo finančná záťaž, ktorú môžu zmeny priniesť, sa prísne obmedzuje na to, čo je nevyhnutné na monitorovanie vykonávania dohody, a je vyvážená pokračovaním dohody, ktorú umožňuje, a znížením administratívnej záťaže, ktoré dohoda prináša odvetviu a členským štátom.

5. **VPLYV NA ROZPOČET**

Odporúčanie nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

6. **ĎALŠIE PRVKY**

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Rokovania sa vedú v konzultácii s osobitným výborom.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení odporúčania**

Osobitné ustanovenia sú uvedené v prílohe k odporúčaniu na rozhodnutie Rady.

Odporúčanie

ROZHODNUTIE RADY,

ktorým sa Komisia poveruje začať rokovania o zmenách Dohody medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave z 29. júna 2022

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 218 ods. 3 a 4,
so zreteľom na Dohodu medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave z 29. júna 2022⁶ (ďalej len „dohoda“),

so zreteľom na odporúčanie Európskej komisie,

keďže:

- (1) Mali by sa začať rokovania s cieľom uzavrieť dohodu, ktorou sa mení dohoda vrátane jej trvania.
- (2) Komisia by mala byť určená za vyjednávača.
- (3) Rokovania by mala viesť Komisia po porade s [názov osobitného výboru vloží Rada] a v súlade s príslušnými úlohami inštitúcií stanovenými v článku 13 ods. 2 Zmluvy o Európskej únii a v článku 218 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ako ich vykladá Súdny dvor Európskej únie,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Komisia sa týmto poveruje rokovať v mene Únie o zmenách dohody vrátane jej trvania.

Článok 2

Smernice na rokovania sú uvedené v prílohe.

Článok 3

Pri rokovaníach je konzultovaný [názov osobitného výboru vloží Rada].

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Komisii.

⁶ Ú. v. EÚ L 179, 6.7.2022, s. 4.

V Bruseli

*Za Radu
predseda/predsedníčka*

