KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.6.2025 r.
COM(2025) 278 final

Zalecenie

DECYZJA RADY

upoważniająca do podjęcia rokowań w sprawie zmiany Traktatu o Wspólnocie Transportowej

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową[1] (TWT) został zatwierdzony przez Unię Europejską[2] i ratyfikowany przez sześciu partnerów z Bałkanów Zachodnich – Republikę Albanii, Bośnię i Hercegowinę, Republikę Macedonii Północnej, Kosowo[*], Czarnogórę i Republikę Serbii (zwanych dalej Stronami z Europy Południowo-Wschodniej). Wszedł w życie w dniu 1 maja 2019 r.

Ma on zastosowanie w dziedzinie transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego oraz morskiego i przewiduje stopniową integrację rynków i sieci transportowych, w tym infrastruktury portów lotniczych, na podstawie odpowiednich przepisów UE, w tym w zakresie norm technicznych, interoperacyjności, bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem, konkurencji, polityki społecznej, zamówień publicznych i środowiska.

Od 2019 r. Wspólnota Transportowa poczyniła postępy w realizacji tego celu, wzmacniając współpracę regionalną i oferując ukierunkowaną pomoc techniczną wraz z inicjatywami na rzecz budowania zdolności. Dzięki tym staraniom Wspólnota Transportowa poczyniła postępy w dostosowywaniu prawodawstwa i integracji rynków transportowych zarówno pomiędzy Stronami z Europy Południowo-Wschodniej, jak i między nimi a UE. Nadal konieczne są jednak dalsze działania.

Art. 42 TWT stanowi, że traktat podlega przeglądowi na wniosek którejkolwiek z umawiających się stron, a w każdym razie po pięciu latach od jego wejścia w życie.

W dniu 15 listopada 2022 r. umawiające się strony TWT i ministrowie odpowiedzialni za transport z Ukrainy, Gruzji i Republiki Mołdawii zatwierdzili wspólne oświadczenie w sprawie współpracy na rzecz rozwoju sektorów transportu. Ten dokument polityczny stanowił podstawę zaangażowania tych krajów jako uczestników–obserwatorów w działaniach Wspólnoty Transportowej. We wspólnym oświadczeniu wyrażono również pogląd, że należy odpowiednio przeanalizować potencjalne wzajemne korzyści wynikające z ewentualnego przystąpienia Ukrainy, Republiki Mołdawii i Gruzji do TWT.

W niniejszym zaleceniu proponuje się, aby Rada upoważniła Komisję do podjęcia rokowań w sprawie przeglądu TWT.

Celem ogólnym powinno być wynegocjowanie ze Stronami z Europy Południowo-Wschodniej, Ukrainą i Republiką Mołdawii zmian w TWT w celu wsparcia i zwiększenia dostosowania przepisów wszystkich umawiających się stron do odpowiedniego dorobku prawnego UE, z uwzględnieniem ich perspektyw europejskich.

Powinno to obejmować nowe mechanizmy mające na celu wzmocnienie wiążących zobowiązań zawartych w TWT poprzez wprowadzenie sankcji (takich jak zawieszenie prawa głosu) w przypadku poważnych i trwałych naruszeń tych zobowiązań. Aby wzmocnić mechanizm dostosowania do dorobku prawnego UE, należy dążyć do wzmocnienia roli

---

[1] Dz.U. L 278 z 27.10.2017, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2017/1937/oj.

[2] Decyzja Rady (UE) 2019/392 z dnia 4 marca 2019 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową (Dz.U. L 71 z 13.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2019/392/oj).

[*] Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 (1999) oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

Stałego Sekretariatu TWT. Ponadto zmiany powinny obejmować doprecyzowanie roli TWT w rozwoju orientacyjnego rozszerzenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) na Strony z Europy Południowo-Wschodniej, w szczególności poprzez uwzględnienie zmian w zakresie polityki w ramach prawnych TEN-T. Konieczny jest również przegląd załącznika I do TWT, w szczególności w celu dodania dorobku prawnego UE sprzed podpisania TWT oraz uwzględnienia istotnych zmian w zakresie polityki w dziedzinie transportu lub powiązanych obszarów wymienionych w tym załączniku. Ponadto celem zmian powinna być poprawa określonych aspektów operacyjnych, które zidentyfikowano podczas stosowania TWT, oraz dopracowanie zasad dotyczących stosowania orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości w sprawach objętych TWT.

Zmiany powinny również umożliwić pełne członkostwo Ukrainy i Republiki Mołdawii w TWT. Ponadto, aby zapewnić pełną integrację tych państw z TWT, Komisja powinna wynegocjować załączniki dotyczące uregulowań przejściowych, o których mowa w art. 40 TWT, które będą miały zastosowanie do obu tych państw po ich przystąpieniu. Ponadto Komisja powinna mieć możliwość odniesienia się do potencjalnych żądań dotyczących treści TWT ze strony Ukrainy i Republiki Mołdawii.

W świetle erozji demokracji w Gruzji, w tym przyjęcia ustawy o przejrzystości wpływów zagranicznych, co zagraża procesowi przystąpienia Gruzji do UE i *de facto* doprowadziło do wstrzymania procesu akcesyjnego, należy odroczyć decyzję o podjęciu konkretnych działań zmierzających do pełnego członkostwa Gruzji w TWT. Odroczenie to jest zgodne z rozmowami przeprowadzonymi na posiedzeniach Rady Europejskiej 27 czerwca 2024 r.[3], 17 października 2024 r.[4] oraz 19 grudnia 2024 r.[5] i odzwierciedla ustalenia zawarte w sprawozdaniu Komisji w sprawie rozszerzenia.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Cele niniejszego zalecenia są zgodne z szerszymi działaniami UE na rzecz wspierania reform w sektorach transportowych Stron z Europy Południowo-Wschodniej, Ukrainy i Republiki Mołdawii w ramach ich ogólnych procesów akcesyjnych i uzupełniają te działania. Od czasu wejścia w życie TWT Rada Europejska wielokrotnie potwierdzała, że przyszłość Stron z Europy Południowo-Wschodniej jest ściśle związana z UE. W marcu 2020 r. członkowie Rady Europejskiej zatwierdzili decyzję[6] Rady do Spraw Ogólnych o rozpoczęciu negocjacji akcesyjnych z Republiką Macedonii Północnej i Republiką Albanii. W marcu 2024 r. Rada Europejska podjęła decyzję[7] o rozpoczęciu negocjacji w sprawie przystąpienia Bośni i Hercegowiny do UE. W grudniu 2022 r. Kosowo złożyło wniosek o członkostwo w UE.

14–15 grudnia 2023 r. Rada Europejska postanowiła rozpocząć negocjacje akcesyjne z Ukrainą i Republiką Mołdawii[8]. Negocjacje akcesyjne obu krajów oficjalnie rozpoczęto na dwóch konferencjach międzyrządowych w Luksemburgu 25 czerwca 2024 r.

Ponadto cel dotyczący dalszego wspierania integracji sieci transportowych jest zgodny z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679[9]. Rozporządzenie to przewiduje między innymi specjalne europejskie korytarze transportowe mające na celu

---

3 https://www.consilium.europa.eu/media/qa3lblga/euco-conclusions-27062024-en.pdf.
4 https://www.consilium.europa.eu/media/2pebccz2/20241017-euco-conclusions-en.pdf.
5 https://www.consilium.europa.eu/media/jhlenhaj/euco-conclusions-19122024-en.pdf.
6 https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7002-2020-INIT/pl/pdf.
7 https://www.consilium.europa.eu/media/70903/euco-conclusions-2122032024-pl.pdf.
8 https://www.consilium.europa.eu/media/68989/europeancouncilconclusions-14-15-12-2023-pl.pdf.
9 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

dalsze wzmocnienie połączeń między państwami członkowskimi a Stronami z Europy Południowo-Wschodniej, Ukrainą i Republiką Mołdawii.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Zalecenie jest zgodne z innymi politykami UE, zwłaszcza w odniesieniu do polityki rozszerzenia i sąsiedztwa. 8 listopada 2023 r. Komisja Europejska przyjęła nowy plan wzrostu gospodarczego dla Bałkanów Zachodnich[10], którego celem jest umożliwienie temu regionowi czerpania niektórych korzyści z członkostwa w UE jeszcze przed przystąpieniem do niej, pobudzenie wzrostu gospodarczego i przyspieszenie bardzo potrzebnej konwergencji społeczno-gospodarczej. Realizacja tego planu ma umożliwić partnerom zintensyfikowanie reform i inwestycji, które pozwolą znacząco przyspieszyć rozwój ich gospodarek oraz proces rozszerzenia UE.

Podobnie 15 kwietnia 2024 r. Komisja zatwierdziła Plan Ukrainy[11], który pomaga Ukrainie w odbudowie, rekonstrukcji i modernizacji, a w szczególności wspiera wysiłki reformatorskie tego kraju na drodze do członkostwa w UE. Wreszcie 10 października 2024 r. Komisja przyjęła komunikat w sprawie planu wzrostu gospodarczego dla Mołdawii[12], którego celem jest pobudzenie gospodarki Mołdawii i przybliżenie jej do członkostwa w UE dzięki przyspieszeniu reform i zapewnieniu pomocy finansowej.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Celem Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową jest utworzenie Wspólnoty Transportowej w dziedzinie transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego i morskiego, a także rozwijanie sieci transportowej między Unią Europejską a państwami będącymi Stronami z Europy Południowo-Wschodniej. Art. 91 TFUE stanowi, że środki dotyczące transportu kolejowego, drogowego i śródlądowego w ramach wspólnej polityki transportowej przyjmuje się zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą. Art. 100 ust. 2 stanowi, że odpowiednie przepisy dotyczące transportu morskiego są również przyjmowane zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą. Materialną podstawą prawną planowanej decyzji upoważniającej do podjęcia rokowań w sprawie umowy i kierującej wytyczne do negocjatora jest zatem art. 91 i art. 100 ust. 2 TFUE.

Art. 218 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa procedurę negocjowania i zawierania umów między UE a państwami niebędącymi członkami UE lub organizacjami międzynarodowymi. W szczególności zgodnie z ust. 3 tego artykułu Komisja przedstawia zalecenia Radzie, która przyjmuje decyzję upoważniającą do podjęcia rokowań oraz, w zależności od przedmiotu przewidywanej umowy, mianuje unijnego negocjatora lub przewodniczącego zespołu unijnych negocjatorów. Zgodnie z art. 218 ust. 4 Rada może kierować wytyczne do negocjatora oraz wyznaczyć specjalny komitet, w konsultacji z którym należy prowadzić negocjacje. Proceduralną podstawą prawną planowanej decyzji upoważniającej do podjęcia rokowań w sprawie umowy i kierującej wytyczne do negocjatora jest art. 218 ust. 3 i 4 TFUE.

---

10 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/enlargement-policy/new-growth-plan-western-balkans_pl.

11 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/proposal-council-implementing-decision-approval-assessment-ukraine-plan_pl.

12 https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/growth-plan-moldova-commission-proposal_pl.

- **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".

TWT został zawarty przez Unię na mocy decyzji Rady (UE) 2019/392[13]. Ponieważ TWT jest umową między UE a Stronami z Europy Południowo-Wschodniej, zmiana tej umowy powinna być negocjowana na szczeblu UE.

Wspólnota Transportowa opiera się na stopniowej integracji rynków transportowych państw będących Stronami z Europy Południowo-Wschodniej z rynkiem transportowym UE na podstawie odpowiedniego unijnego dorobku prawnego, w tym w dziedzinach norm technicznych, interoperacyjności, bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem, polityki socjalnej, zamówień publicznych i środowiska, w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu, z wyłączeniem transportu lotniczego.

Niniejszy wniosek dotyczy podjęcia rokowań w sprawie zmiany TWT w następujących celach: (i) wspieranie i zwiększanie dostosowania przepisów Stron z Europy Południowo-Wschodniej; (ii) wzmocnienie roli Stałego Sekretariatu TWT; (iii) przegląd załącznika I do TWT, w szczególności w celu uwzględnienia dorobku prawnego UE sprzed podpisania TWT oraz istotnych zmian w zakresie polityki w dziedzinie transportu lub powiązanych dziedzinach objętych tym załącznikiem; (iv) poprawa niektórych aspektów operacyjnych; (v) doprecyzowanie przepisów dotyczących wykładni TWT w świetle orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, zgodnie z art. 19 TWT, tak aby obejmowały one również orzecznictwo wydane po dacie podpisania TWT; oraz (vi) umożliwienie pełnego członkostwa Ukrainy i Republiki Mołdawii w TWT, m.in. poprzez negocjowanie załączników dotyczących uregulowań przejściowych w odniesieniu do każdego z tych krajów. W związku z tym wniosek nie ma wpływu na przedmiotowy zakres stosowania umowy, jest spójny z realizowanymi przez nią celami politycznymi i nie zmienia kompetencji UE w tym zakresie.

UE ma zatem wyłączną kompetencję do zawarcia umowy międzynarodowej w sprawie zmiany TWT i załączników dotyczących uregulowań przejściowych, które mają mieć zastosowanie po ewentualnym przystąpieniu Ukrainy i Republiki Mołdawii.

- **Proporcjonalność**

Zmiany, które mają zostać wynegocjowane, nie zmieniają zakresu przedmiotowego TWT i ograniczają się do środków, które są niezbędne do zapewnienia jego skuteczniejszego wdrożenia i umożliwienia pełnego członkostwa Ukrainy i Republiki Mołdawii.

Planowana umowa stanowi najskuteczniejszy instrument służący poprawie stosunków w obszarze transportu między UE, Stronami z Europy Południowo-Wschodniej, Ukrainą i Republiką Mołdawii. Zalecenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia założonych celów, zgodnie z art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej.

---

[13] Decyzja Rady (UE) 2019/392 z dnia 4 marca 2019 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową (Dz.U. L 71 z 13.3.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2019/392/oj).

- **Wybór instrumentu**

Zalecenie Komisji dotyczące decyzji Rady upoważniającej do rozpoczęcia negocjacji jest zgodne z art. 218 ust. 3 TFUE, który stanowi, że Komisja przedstawia swoje zalecenia Radzie, która przyjmuje decyzję upoważniającą do podjęcia rokowań.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Na wniosek Komisji w styczniu 2024 r. Stały Sekretariat powołał nieformalną grupę roboczą w celu przeprowadzenia wstępnej oceny obecnego wdrożenia TWT i określenia w ramach przeglądu TWT potencjalnych obszarów wymagających usprawnień merytorycznych i operacyjnych.

Nieformalna grupa robocza, której przewodniczył Stały Sekretariat, składała się z przedstawicieli Komisji, państw członkowskich i Stron z Europy Południowo-Wschodniej, a także przedstawicieli uczestników–obserwatorów. Jej zadaniem było określenie:

- potencjalnych istotnych zmian, które mogą wnieść pozytywny wkład w realizację celu TWT, jakim jest ściślejsza integracja rynków transportowych Stron z Europy Południowo-Wschodniej, w oparciu o odpowiedni dorobek prawny UE;

- potencjalnej potrzeby lepszego wsparcia na rzecz monitorowania rozwoju orientacyjnej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w regionie;

- nowych obszarów prac/zadań dotyczących zmian w stosunkach UE ze Stronami z Europy Południowo-Wschodniej; oraz

- potencjalnych zmian operacyjnych, które mogłyby poprawić właściwe funkcjonowanie i wdrażanie TWT.

Prace te dobiegły końca, a Stały Sekretariat przygotował sprawozdanie końcowe zawierające podsumowanie prac i wynikające z nich główne wnioski oraz podkreślające główne obszary, które można by uwzględnić w procesie przeglądu.

W ramach prac nieformalnej grupy roboczej Kosowo zwróciło się o zmianę swojej nazwy, która figuruje obecnie w TWT (Kosowo*), na „Republika Kosowa”. Kosowo chciałoby również zmienić sposób przedstawiania swoich granic na mapach orientacyjnej TEN-T w załączniku I do TWT. Republika Macedonii Północnej zwróciła uwagę na potrzebę ponownego zbadania protokołów dwustronnych załączonych do TWT i dostosowania ich do szczególnej sytuacji stron pozbawionych dostępu do morza, w szczególności w odniesieniu do przepisów dotyczących transportu morskiego. Czarnogóra zauważyła, że niektóre rozporządzenia wymienione w załączniku I do TWT będą wymagały aktualizacji.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W 2023 r. służby Komisji przeprowadziły szereg dwustronnych rozmów ze Stronami z Europy Południowo-Wschodniej na temat większego zaangażowania uczestników–obserwatorów z Ukrainy i Republiki Mołdawii w prace TWT[14].

Bez uszczerbku dla sformalizowania ich stanowisk rządowych istnieje zasadniczo silne poparcie dla inicjatywy na rzecz ściślejszego włączenia Ukrainy i Republiki Mołdawii w prace TWT z myślą o pełnym członkostwie, z istotnym zastrzeżeniem dotyczącym stosunków dwustronnych między jednym konkretnym partnerem z Bałkanów Zachodnich (Kosowem) a uczestnikami–obserwatorami.

Albania nie poruszyła żadnych szczególnych kwestii związanych z większym zaangażowaniem uczestników–obserwatorów w prace TWT i stwierdziła, że popiera rozszerzenie TWT na Ukrainę i Republikę Mołdawii.

Bośnia i Hercegowina wyraziła poparcie dla rozszerzenia TWT na Ukrainę i Republikę Mołdawii.

Kosowo podkreśliło, że nie ma poważnych zastrzeżeń wobec pełnego członkostwa uczestników–obserwatorów w TWT, ale jednocześnie wyraziło pewne obawy, m.in. dotyczące nieuznawania Deklaracji niepodległości Kosowa przez Ukrainę i Republikę Mołdawii.

Czarnogóra nie poruszyła żadnych kwestii związanych z większym zaangażowaniem uczestników–obserwatorów w prace TWT i wyraziła poparcie dla przystąpienia uczestników–obserwatorów do TWT jako pełnoprawnych członków.

Macedonia Północna nie poruszyła żadnych kwestii związanych z większym zaangażowaniem uczestników–obserwatorów w prace TWT i oświadczyła, że popiera przystąpienie Ukrainy i Republiki Mołdawii do TWT.

Serbia nie poruszyła żadnych kwestii związanych z większym zaangażowaniem Ukrainy i Republiki Mołdawii w prace TWT; zauważyła jednak, że obecnie nie ma oficjalnego stanowiska rządu Serbii w sprawie pełnego członkostwa uczestników–obserwatorów w TWT. Takie stanowisko zostałoby ustalone po przyjęciu bardziej formalnego podejścia UE do ewentualnego przystąpienia Ukrainy i Republiki Mołdawii do TWT.

Podczas wymiany dwustronnej w 2023 r. służby Komisji przedstawiły Ukrainie i Republice Mołdawii wstępne stanowiska Stron z Europy Południowo-Wschodniej na temat perspektywy pełnego członkostwa dla uczestników–obserwatorów. Służby Komisji wspomniały również o możliwych skutkach finansowych (tj. wkładach do budżetu TWT). W ramach tej wymiany Ukraina i Republika Mołdawii wyraziły duże zainteresowanie przystąpieniem do TWT jako pełnoprawni członkowie.

Ponadto Komisja opublikowała zaproszenie do zgłaszania uwag w okresie od 6 listopada do 4 grudnia 2024 r. Komisja otrzymała jedną anonimową odpowiedź na zaproszenie do zgłaszania uwag, w której wyrażono ogólne poparcie dla inicjatywy na rzecz dalszej integracji sieci transportowych w sąsiedztwie, ale podkreślono, że należy dążyć do zwiększenia

[14] Rozmowy dwustronne dotyczyły również ewentualnego większego zaangażowania Gruzji jako obecnego uczestnika–obserwatora Wspólnoty Transportowej.

współpracy wyłącznie z tymi partnerami, którzy już ściśle współpracują z partnerami europejskimi.

- **Ocena skutków**

Zalecenie nie zobowiązuje Komisji do przyjęcia na tym etapie żadnego konkretnego stanowiska, ponieważ zawiera jedynie zalecenie dotyczące upoważnienia do podjęcia rokowań ze Stronami z Europy Południowo-Wschodniej oraz Ukrainą i Republiką Mołdawii. Negocjacje te dotyczą ukierunkowanych zmian o charakterze technicznym już istniejącej umowy międzynarodowej i jej rozszerzenia na Ukrainę i Republikę Mołdawii. Decyzja w sprawie wyniku procesu przeglądu zostanie podjęta na podstawie negocjacji międzynarodowych z państwami niebędącymi członkami UE. Proponowane przystąpienie Ukrainy i Republiki Mołdawii do TWT opiera się na wyraźnym sygnale politycznym ze strony Rady Europejskiej, która przyznała tym państwom status kraju kandydującego do UE i oficjalnie rozpoczęła z nimi negocjacje akcesyjne. Ponadto art. 42 TWT wymaga dokonania przeglądu tej umowy pięć lat po jej wejściu w życie. W tym celu Komisja ma przyjąć zalecenie dotyczące decyzji Rady upoważniającej do podjęcia rokowań. W związku z tym formalna ocena skutków nie jest uzasadniona.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Inicjatywa ta jest w pełni zgodna z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Chociaż wpływ na budżet UE jest ograniczony, możliwy jest wzrost o 34 % (0,8 mln EUR) rocznego wkładu UE na rzecz TWT, w zależności od wyniku negocjacji w sprawie obliczenia odpowiednich wkładów partnerów regionalnych, i może być konieczna jednorazowa inwestycja z góry w wysokości 0,2 mln EUR.

Zgodnie z art. 35 TWT z budżetu Wspólnoty Transportowej pokrywane są wyłącznie wydatki operacyjne niezbędne do funkcjonowania jej organów.

Wpływ w okresie obowiązywania wieloletnich ram finansowych pod względem szacowanych koniecznych środków budżetowych i zasobów ludzkich opisano szczegółowo w ocenie skutków finansowych regulacji załączonej do niniejszego zalecenia.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Negocjacje mają się rozpocząć w 2025 r.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów zalecenia**

Art. 1 obejmuje upoważnienie do prowadzenia w imieniu Unii negocjacji w sprawie umowy międzynarodowej dotyczącej zmiany Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową (TWT).

Art. 2 stanowi, że negocjacje należy prowadzić na podstawie wytycznych negocjacyjnych Rady załączonych do decyzji.

Art. 3 stanowi, że negocjacje należy prowadzić w konsultacji ze specjalnym komitetem.

Art. 4 stanowi, że decyzja jest skierowana do Komisji.

- **Wybór negocjatora**

Ponieważ negocjacje dotyczą wyłącznie obszaru nieobjętego wspólną polityką zagraniczną i bezpieczeństwa, na negocjatora należy wyznaczyć Komisję zgodnie z art. 218 ust. 3 TFUE.

Zalecenie

DECYZJA RADY

upoważniająca do podjęcia rokowań w sprawie zmiany Traktatu o Wspólnocie Transportowej

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 i art. 100 ust. 2, w związku z art. 218 ust. 3 i 4,

uwzględniając zalecenie Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Traktat o Wspólnocie Transportowej został podpisany przez Unię na podstawie decyzji Rady (UE) 2017/1937[15]. W dniu 4 marca 2019 r. został on zatwierdzony w imieniu Unii decyzją Rady (UE) 2019/392[16]. Wszedł w życie w dniu 1 maja 2019 r.

(2) Traktat o Wspólnocie Transportowej wspiera rozwój sieci transportowej między Unią a Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Macedonii Północnej, Kosowem[*], Czarnogórą i Republiką Serbii (zwanymi dalej Stronami z Europy Południowo-Wschodniej) w dziedzinie transportu drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego oraz morskiego i opiera się na stopniowej integracji rynków transportowych Stron z Europy Południowo-Wschodniej z rynkiem transportowym Unii na podstawie odpowiednich przepisów dorobku prawnego UE.

(3) Art. 42 Traktatu o Wspólnocie Transportowej stanowi, że podlega on przeglądowi na wniosek którejkolwiek z umawiających się stron, a w każdym razie po pięciu latach od jego wejścia w życie.

(4) W styczniu 2024 r. powołano grupę roboczą w celu przeprowadzenia wstępnych rozmów na temat przeglądu Traktatu o Wspólnocie Transportowej. Grupa robocza składała się z przedstawicieli Komisji, państw członkowskich, Stron z Europy Południowo-Wschodniej oraz obecnych uczestników–obserwatorów. Zakończono rozmowy w jej ramach w sprawie potrzeby aktualizacji Traktatu o Wspólnocie Transportowej.

(5) Poczyniono znaczne postępy w zacieśnianiu współpracy między Wspólnotą Transportową a uczestnikami–obserwatorami z Ukrainy i Republiki Mołdawii.

(6) Unia powinna uczestniczyć w negocjacjach w sprawie zmiany Traktatu o Wspólnocie Transportowej,

---

15 Decyzja Rady (UE) 2017/1937 z dnia 11 lipca 2017 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową (Dz.U. L 278 z 27.10.2017, s. 1).

16 Decyzja Rady (UE) 2019/392 z dnia 4 marca 2019 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową (Dz.U. L 71 z 13.3.2019, s. 1).

* Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 (1999) oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym upoważnia się Komisję do prowadzenia w imieniu Unii negocjacji w sprawie umowy międzynarodowej dotyczącej zmiany Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową (TWT).

Artykuł 2

Wytyczne negocjacyjne przedstawiono w załączniku.

Artykuł 3

Negocjacje 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