

Bruselas, 1 de septiembre de 2025
(OR. en)

12258/25

**Expediente interinstitucional:
2025/0266 (NLE)**

**TRANS 342
RELEX 1085**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	1 de septiembre de 2025
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Mixto establecido por el Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera, por lo que respecta a la continuación de la vigencia del Acuerdo

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 474 final.

Adj.: COM(2025) 474 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 1.9.2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Mixto establecido por el Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera, por lo que respecta a la continuación de la vigencia del Acuerdo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Mixto establecido por el Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera, firmado en Lyon el 29 de junio de 2022¹ (en lo sucesivo, «el Acuerdo»), por lo que respecta a la continuación de la vigencia del Acuerdo de conformidad con su artículo 7, apartado 2.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El Acuerdo se aplica provisionalmente desde el 29 de junio de 2022. Fue aprobado en nombre de la Unión Europea y entró en vigor el 5 de diciembre de 2022². Mediante la Decisión n.º 2/2023 del Comité Mixto de 16 de marzo de 2023, el Acuerdo se prorrogó hasta el 30 de junio de 2024³. Mediante el Acuerdo de modificación firmado en Bruselas el 20 de junio de 2024, se modificó y prorrogó hasta el 30 de junio de 2025, con una renovación tácita por otro período de seis meses⁴, y se aplica provisionalmente desde entonces. El 17 de junio de 2025, el Parlamento Europeo aprobó la celebración del Acuerdo de modificación y, el 15 de julio de 2025, el Consejo adoptó su decisión relativa a la celebración del Acuerdo de modificación. El Acuerdo, en su versión modificada, es aplicable hasta el 31 de diciembre de 2025.

El Acuerdo tiene por objeto facilitar temporalmente el transporte de mercancías por carretera entre Ucrania y la Unión Europea, así como por sus territorios, mediante la concesión de derechos adicionales de tránsito y de transporte de mercancías entre Ucrania y la UE, a raíz de la guerra ilegal de agresión de Rusia contra Ucrania y las fuertes perturbaciones que causa a todos los modos de transporte en Ucrania.

En agosto de 2023, Ucrania volvió a poner en marcha el tráfico a través del mar Negro, que se utiliza principalmente para la exportación de cereales, pero con una capacidad limitada para los productos no agrícolas. Sin embargo, las preocupaciones en materia de seguridad siguen siendo críticas y esta ruta todavía no es una alternativa suficientemente flexible, segura y fiable para responder a las necesidades más amplias de importación y exportación del país, en particular la prestación de ayuda militar y humanitaria o de combustible.

En este contexto, los corredores de solidaridad entre la UE y Ucrania⁵ que utilizan el ferrocarril, la carretera y las vías navegables interiores se han convertido en una fuente de apoyo para Ucrania, permitiendo las exportaciones de algunos productos agrícolas y contribuyendo así a la seguridad alimentaria mundial. Siguen siendo la principal opción para la exportación de otras mercancías ucranianas (por ejemplo, hierro, acero) y para la importación de todas las mercancías que Ucrania necesita (en particular, el combustible y la ayuda humanitaria). Se calcula que, en abril de 2025, los corredores de solidaridad representaban el 70 % de las exportaciones ucranianas de productos no agrícolas (en

¹ DO L 179 de 6.7.2022, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

² Decisión (UE) 2022/2435 del Consejo, de 5 de diciembre de 2022, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera (DO L 319 de 13.12.2022, p. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

³ DO L 123 de 8.5.2023, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

⁴ DO L, 2024/1878, 2.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj.

⁵ https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_es.

comparación con alrededor del 30 % a través del mar Negro) y alrededor del 20 % de las exportaciones ucranianas de cereales, semillas oleaginosas y productos afines (en comparación con alrededor del 80 % a través del mar Negro)⁶.

El transporte por carretera es fundamental para el comercio entre la UE y Ucrania a través de los corredores de solidaridad. Reviste especial importancia para las valiosas importaciones no agrícolas, ya que en 2023 cerca del 50 % de este tipo de mercancías se importó a Ucrania por carretera, lo que representa más del 75 % de las importaciones no agrícolas en términos de valor.

Para supervisar y controlar la aplicación y ejecución del Acuerdo se creó un Comité Mixto. Este decide, en particular, sobre la continuación de la vigencia del Acuerdo. A este respecto, el Comité Mixto evaluará y decidirá, a más tardar tres meses antes del vencimiento del Acuerdo, es decir, a más tardar el 30 de septiembre de 2025, sobre la necesidad de la continuación de su vigencia. De conformidad con el artículo 7, apartado 5, del Acuerdo, el Comité Mixto tomará sus decisiones por consenso.

La presente propuesta surge tras dos debates mantenidos los días 17 y 22 de julio de 2025 en el Grupo «Transportes Terrestres» del Consejo sobre la base de un documento oficioso de la Comisión.

• **Efectos del Acuerdo**

Los datos de que dispone la Comisión confirman que el Acuerdo sigue cumpliendo una función esencial para la economía ucraniana y sigue siendo crucial para las exportaciones de la UE a Ucrania.

- Según Eurostat, el volumen de las importaciones de la UE procedentes de Ucrania por carretera aumentó significativamente tras la entrada en vigor del Acuerdo. Las importaciones de la UE por carretera procedentes de Ucrania aumentaron un 64 %, pasando de 1 800 000 toneladas en el tercer trimestre de 2021 a 2 945 000 toneladas en el tercer trimestre de 2022 (todas las mercancías). Desde entonces, las importaciones de la UE procedentes de Ucrania se han estabilizado: han alcanzado la cifra de 7 749 000 toneladas en 2024, es decir, un 13 % por encima de las 6 869 000 toneladas de 2021, antes de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania. En valor, las importaciones de la UE por carretera procedentes de Ucrania han aumentado un 12 %, pasando de 9 006 millones EUR en 2021 a 10 108 millones EUR en 2024.
- Las exportaciones de la UE por carretera a Ucrania aumentaron en volumen un 36 %, pasando de 1 797 000 toneladas en el tercer trimestre de 2021 a 2 446 000 toneladas en el tercer trimestre de 2022, según datos de Eurostat (todas las mercancías). Desde entonces, los volúmenes totales de las exportaciones de la UE por carretera a Ucrania se han estabilizado: han alcanzado la cifra de 7 617 000 toneladas en 2024, es decir, un 11 % por encima de las 6 873 000 toneladas de 2021, antes de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania. En valor, las exportaciones de la UE por carretera a Ucrania han aumentado un 48 %, pasando de 22 526 millones EUR en 2021 a 33 434 millones EUR en 2024.

⁶ Fuente: Estimaciones propias de la Comisión Europea, basadas en datos facilitados por los servicios aduaneros ucranianos.

- Desde la firma del Acuerdo, el valor de las exportaciones de la UE por carretera a Ucrania ha aumentado a un ritmo más elevado que las importaciones procedentes de Ucrania, lo que dio lugar en 2024 a una balanza comercial un 73 % superior a la de 2021 (de 13 520 millones EUR en 2021 a 23 326 millones EUR en 2024).
- Estas cifras muestran que la optimización de la capacidad viaria fue fundamental para apoyar corredores alternativos entre la UE y Ucrania, ya que ayudó a la economía ucraniana y permitió el transporte de las mercancías que el país necesita cuando las rutas de transporte tradicionales en la región dejaron de estar disponibles debido a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania.
- Estas tendencias positivas se confirman a nivel nacional en casi todos los Estados miembros y, en particular, en los Estados miembros vecinos de Ucrania, según datos de Eurostat. En Polonia, el valor de las exportaciones por carretera a Ucrania fue un 85 % más elevado en 2024 que en 2021, mientras que las importaciones por carretera procedentes de Ucrania aumentaron un 8 % durante el mismo período, lo que dio lugar a una balanza comercial positiva de 8 237 millones EUR en 2024. En Rumanía, el valor de las exportaciones por carretera a Ucrania fue un 124 % más elevado en 2024 que en 2021, mientras que las importaciones por carretera procedentes de Ucrania aumentaron un 15 % durante el mismo período, lo que dio lugar a una balanza comercial positiva de 677 millones EUR en 2024. En Eslovaquia, el valor de las exportaciones por carretera a Ucrania fue un 106 % más elevado en 2024 que en 2021, mientras que las importaciones por carretera procedentes de Ucrania aumentaron un 31 % durante el mismo período, lo que dio lugar a una balanza comercial positiva de 803 millones EUR en 2024. Solo se ha producido una ligera caída de la balanza comercial en Hungría, ya que el valor de las exportaciones por carretera disminuyó un 17 % entre 2021 y 2024, y las importaciones por carretera disminuyeron un 22 % durante el mismo período, lo que dio lugar a una balanza comercial negativa de 90 millones EUR en 2024.
- La importancia del transporte por carretera también queda demostrada por el hecho de que el 80 % de las importaciones ucranianas de combustible procedentes de la UE se transportaron por carretera. El transporte por carretera también representa alrededor del 70 % de los productos farmacéuticos importados de la UE a Ucrania, y alrededor del 80 % de todas las importaciones de productos farmacéuticos a Ucrania se transportaron por carretera a través de la UE. Por lo tanto, los corredores terrestres siguen siendo esenciales, no solo para los cereales, sino también para todos los demás productos que Ucrania necesita o exporta.
- Ucrania estableció en agosto de 2023 un corredor alternativo en el mar Negro para exportar principalmente cereales. Sin embargo, este corredor sigue siendo blanco de ataques rusos. La capacidad de este corredor se estima en unos 100 millones de toneladas anuales, mientras que la capacidad del mar Negro antes de la guerra se situaba en un nivel de 150 millones de toneladas anuales. En abril de 2025, las exportaciones ucranianas a través del mar Negro ascendieron a unos 4,6 millones de toneladas, entre ellas, unos 3,2 millones de toneladas de productos agrícolas y alrededor de 1,4 millones de toneladas de productos no agrícolas, mientras que las importaciones ucranianas a través del mar Negro se estimaron en unos 0,7 millones de toneladas en ese mismo mes⁷. A pesar de que este corredor alternativo del mar

⁷ Fuente: Estimaciones propias de la Comisión Europea, basadas en datos facilitados por los servicios aduaneros ucranianos.

Negro constituye un elemento valioso para la exportación de cereales, no puede sustituir al transporte por carretera para todas las mercancías, principalmente en lo que respecta a las importaciones ucranianas procedentes de la UE. Además, el transporte por carretera ofrece una alternativa más flexible y fiable que otros modos de transporte y, en particular, para las mercancías de alto valor añadido.

- Los datos disponibles sugieren que el número de transportistas por carretera de la UE que cruzan la frontera ucraniana disminuyó de 370 000 en 2021 y 345 000 en 2022 a 303 000 en 2023 y 203 000 en 2024⁸. Algunos Estados miembros informan de una pérdida de cuota de mercado —en lo que respecta al volumen del comercio por carretera entre la UE y Ucrania— de los transportistas por carretera establecidos en sus territorios en comparación con los transportistas por carretera establecidos en Ucrania. Estos Estados miembros afirman que esto se debería a que los transportistas por carretera ucranianos soportan menores costes de explotación. Hay otros factores que pueden haber contribuido a esta disminución. La guerra ha dificultado la actividad de los transportistas por carretera de la UE en Ucrania, en particular debido a la reticencia de dichos transportistas a llegar a algunas partes de Ucrania que se encuentran más cerca de la primera línea y a la dificultad de obtener seguros para cubrir los riesgos relacionados con la guerra. Además, las operaciones de transporte por carretera con origen y destino en Ucrania solo representan, por término medio, una pequeña proporción de las actividades de los transportistas de la UE, incluso de aquellos procedentes de los Estados miembros fronterizos. Por lo tanto, si bien a nivel local puede notarse una repercusión en el mercado, la Comisión no tiene pruebas de que el Acuerdo haya causado distorsiones importantes en los mercados del transporte por carretera de los Estados miembros.

3. CONTINUACIÓN DE LA VIGENCIA DEL ACUERDO

• El Comité Mixto

El artículo 7 del Acuerdo estableció un Comité Mixto para supervisar y controlar la aplicación y ejecución del Acuerdo, y revisar periódicamente su funcionamiento a la luz de sus objetivos. Según esta disposición, el Comité Mixto está compuesto por representantes de las Partes. Las decisiones de dicho Comité se adoptan por consenso y son vinculantes para las Partes.

De conformidad con el artículo 7, apartado 2, el Comité Mixto se convocará a más tardar tres meses antes del vencimiento del Acuerdo, a fin de evaluar y decidir si es necesario que este continúe vigente, así como su duración.

• El acto previsto del Comité Mixto

El Comité Mixto debe adoptar una Decisión en cuanto a la continuación de la vigencia del Acuerdo hasta el 31 de marzo de 2027, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, del Acuerdo.

Las razones de la prórroga son múltiples:

- En primer lugar, el seguimiento del Acuerdo ha demostrado que este ha desempeñado un papel esencial en el contexto de los corredores de solidaridad, al proporcionar una fuente de apoyo a la economía ucraniana, no solo para la

⁸ Fuente: Datos facilitados por las autoridades ucranianas.

exportación de productos agrícolas, sino también al facilitar la exportación de productos no agrícolas ucranianos.

- En segundo lugar, el Acuerdo también ha sido fundamental para garantizar que Ucrania tenga acceso a las importaciones que necesita, en particular de combustible y ayuda humanitaria. A este respecto, este ha sido decisivo en el aumento de las exportaciones de la UE a Ucrania, lo que ha aportado beneficios económicos a la Unión y a sus Estados miembros. También puede contribuir, especialmente en el caso de los Estados miembros fronterizos, a equilibrar la caída de las exportaciones a Rusia como consecuencia de las sanciones de la UE.
- En tercer lugar, el aumento del comercio por carretera entre la UE y Ucrania demuestra que el Acuerdo es y seguirá siendo fundamental para apoyar a Ucrania y sus esfuerzos de reconstrucción ante la guerra de agresión rusa.
- En cuarto lugar, la Comisión no ha detectado ninguna perturbación importante en el mercado del transporte de mercancías de la UE debido al Acuerdo. La posible competencia desleal de los transportistas ucranianos dentro de la UE derivada del Acuerdo es limitada, ya que los derechos de acceso al mercado que se conceden a los transportistas ucranianos son limitados en comparación con los derechos de los que gozan los transportistas establecidos en los Estados miembros de la UE. De hecho, el Acuerdo solo permite el comercio y el tránsito bilaterales, y prohíbe el comercio transfronterizo y el cabotaje. Además, las operaciones de transporte por carretera con origen y destino en Ucrania solo representan, por término medio, una pequeña proporción de las actividades de los transportistas de la UE. Por lo tanto, si bien a nivel local o regional puede notarse una repercusión en el mercado que requiere una supervisión más estrecha, no hay pruebas de que el Acuerdo haya causado perturbaciones importantes en el mercado del transporte por carretera, ni a nivel de la UE ni tan siquiera a nivel nacional.
- En quinto lugar, las modificaciones del Acuerdo introducidas en 2024 han reforzado sustancialmente su ejecución, al establecer un marco jurídico que permite realizar unos controles efectivos y prevenir abusos. El 24 de marzo y el 25 de junio de 2025 se celebraron reuniones del grupo de trabajo *ad hoc* sobre la ejecución práctica del Acuerdo, creado en virtud de su artículo 7 *bis*. El seguimiento de la ejecución del Acuerdo no puso de manifiesto ningún problema importante de incumplimiento o abuso. En particular, la aplicación de la obligación de los conductores de llevar consigo la autorización en el vehículo, en virtud del artículo 5 *bis* del Acuerdo, no suscitó dificultades significativas, y el código QR incluido en las autorizaciones que llevan los transportistas ucranianos es eficaz para permitir un control efectivo de su existencia y validez. Parece que la obligación de llevar una etiqueta adhesiva con arreglo al artículo 5 *quater* del Acuerdo se respeta debidamente. Por lo que se refiere a la aplicación de las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento por parte de los operadores de transporte de mercancías por carretera de sus obligaciones, en virtud del artículo 5 *quinquies* del Acuerdo, un Estado miembro notificó un número significativo de infracciones que actualmente, con la participación de los operadores afectados, están siendo objeto de los procedimientos necesarios en Ucrania con vistas a la posible adopción de las medidas de seguimiento necesarias. Hasta la fecha, ninguno de estos informes ha llevado a la exclusión de operadores de transporte de mercancías por carretera ucranianos de la posibilidad de acogerse a los derechos establecidos en el artículo 5 *quinquies*, apartado 3, del Acuerdo. Por último, los Estados miembros no notificaron problemas en relación con la aplicación de la obligación de llevar determinados documentos en los controles en carretera para el

control de los servicios de transporte por carretera, de conformidad con el artículo 5 *ter* del Acuerdo, o en relación con la aplicación de la cláusula de asistencia mutua establecida en el artículo 5 *sexies* del Acuerdo.

Asimismo, es preciso que la vigencia del Acuerdo continúe hasta el 31 de marzo de 2027, ya que aún prevalecen las condiciones que justificaban la celebración del acuerdo original. La guerra de agresión de Rusia contra Ucrania no ha cesado, y el Acuerdo sería fundamental para ayudar a los esfuerzos de reconstrucción de Ucrania, incluso en caso de alto el fuego o de proceso de paz.

No obstante, cabe señalar que dos Estados miembros fronterizos con Ucrania han alegado una repercusión negativa en el sector del transporte de mercancías por carretera, lo que ha sido secundado por otros dos. Actualmente faltan datos para evaluar la magnitud del posible problema, en qué medida es consecuencia del Acuerdo y cuáles podrían ser sus soluciones. Cualquier nueva prórroga del Acuerdo debe, por tanto, tener en cuenta los resultados de un estudio sobre su repercusión en el sector del transporte por carretera, a nivel nacional y de la UE, que debe presentarse a la Comisión antes del vencimiento del Acuerdo el 31 de marzo de 2027. Este estudio se referirá a cada uno de los veintisiete Estados miembros, pero prestará especial atención a los Estados miembros que probablemente se enfrenten a la competencia directa de los transportistas ucranianos: en primer lugar, a aquellos que comparten frontera con Ucrania (Eslovaquia, Hungría, Polonia y Rumanía) y, en segundo lugar, a aquellos que podrían verse más directamente afectados que el resto de los Estados miembros, aunque no compartan frontera con Ucrania (Bulgaria, Chequia, Croacia, Eslovenia, Estonia, Letonia y Lituania). Por lo que se refiere a los Estados miembros que comparten frontera con Ucrania, también se examinará cualquier posible efecto subnacional o efecto en una determinada categoría de transportistas. En el estudio se describirá, en particular, la posición respectiva de los transportistas por carretera de la UE y de Ucrania en el transporte de mercancías por carretera entre la UE y Ucrania; se comparará con la posición anterior a la guerra; se explicarán las razones de cualquier evolución; se evaluará la repercusión de cualquier evolución; se propondrán soluciones, con el fin de proteger los intereses de los operadores de la UE, a cualquier repercusión negativa observada, incluida, en su caso, la finalización del Acuerdo y su posible sustitución por otras medidas adecuadas en favor de Ucrania.

Además, con el fin de responder a las preocupaciones sobre las condiciones de competencia equitativas entre los operadores de transporte por carretera de la UE y de Ucrania planteadas por algunos Estados miembros (véase más arriba), la rápida adaptación de Ucrania a algunas partes importantes del acervo de la UE en materia de transporte por carretera formará parte de una hoja de ruta, acordada con el Gobierno ucraniano y supervisada por la Comisión. El progreso se tendrá en cuenta para cualquier nueva prórroga del Acuerdo. Esto afectará, en particular, al pilar social del acervo en materia de transporte por carretera (tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso, horarios de trabajo), a la introducción temprana de la versión 2 de los tacógrafos inteligentes y al pilar de mercado del acervo en materia de transporte por carretera (creación de un registro electrónico nacional de empresas de transporte por carretera que cumpla las especificaciones de la UE y condiciones respecto del requisito de establecimiento), de conformidad con el apéndice del proyecto de Decisión adjunto del Comité Mixto. Estas obligaciones se seleccionaron porque son elementos del acervo aún no transpuesto por Ucrania y que son fundamentales para crear unas condiciones de competencia equitativas entre la UE y Ucrania en el marco del Acuerdo (acceso a las

normas del mercado y sociales). Esto debe considerarse en el contexto de las actuales negociaciones de adhesión⁹.

La presente propuesta se basa en una propuesta sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Mixto establecido por el Acuerdo entre la Unión Europea y la República de Moldavia relativo al transporte de mercancías por carretera¹⁰, por lo que respecta a la continuación de la vigencia de dicho Acuerdo¹¹. Dicha propuesta se refiere a una prórroga de dieciocho meses del Acuerdo con la República de Moldavia, que fue firmado por la Unión el 29 de junio de 2022¹² y prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2025¹³.

4. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

Por tanto, la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión debe ser conforme con el proyecto de Decisión del Comité Mixto adjunto a la presente propuesta.

5. BASE JURÍDICA

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé que el Consejo adopte decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate.

El Comité Mixto es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera.

La decisión prevista sobre la prórroga del Acuerdo, que el Comité Mixto debe adoptar, constituye un acto que surte efectos jurídicos y será vinculante con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, del Acuerdo.

El acto previsto no completa ni modifica el marco institucional del Acuerdo. Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la Decisión del Consejo propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

La base jurídica sustantiva de las Decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

⁹ EUCO 20/23.

¹⁰ DO L 181 de 7.7.2022, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1165/oj.

¹¹ COM(2025) 411 final.

¹² DO L 226 de 14.9.2023, p. 1.

¹³ DO L, 2024/1266, 30.4.2024.

El objetivo y el contenido principales del acto previsto están relacionados con el transporte por carretera. Por consiguiente, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 91 del TFUE.

6. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO

Procede publicar la Decisión del Comité Mixto en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tras su adopción.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Mixto establecido por el Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera, por lo que respecta a la continuación de la vigencia del Acuerdo

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Unión firmó el Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera¹⁴ («el Acuerdo») el 29 de junio de 2022 y este entró en vigor el 5 de diciembre de 2022¹⁵.
- (2) El artículo 7, apartado 1, del Acuerdo establece un Comité Mixto para supervisar y controlar la aplicación y ejecución del Acuerdo, y revisar periódicamente su funcionamiento a la luz de sus objetivos. De conformidad con el artículo 7, apartado 2, del Acuerdo, el Comité Mixto debe convocarse a más tardar tres meses antes de su vencimiento a fin de evaluar y decidir si es necesario que este continúe vigente.
- (3) De conformidad con la Decisión n.º 2/2023 del Comité Mixto de 16 de marzo de 2023¹⁶, el Acuerdo se prorrogó hasta el 30 de junio de 2024.
- (4) Mediante el Acuerdo de modificación firmado el 20 de junio de 2024, el Acuerdo se modificó y prorrogó hasta el 30 de junio de 2025, con una renovación tácita por otro período de seis meses¹⁷. El Acuerdo de modificación se aplica provisionalmente desde la fecha de su firma. El 17 de junio de 2025, el Parlamento Europeo aprobó la celebración del Acuerdo de modificación y, el 15 de julio de 2025, el Consejo adoptó su decisión relativa a la celebración del Acuerdo de modificación. El Acuerdo es aplicable hasta el 31 de diciembre de 2025.
- (5) El Acuerdo debe prorrogarse hasta el 31 de marzo de 2027 con el objetivo de que tanto la Unión Europea como Ucrania sigan beneficiándose de sus efectos positivos en lo referente a facilitar el transporte de mercancías por carretera entre Ucrania y la Unión Europea, así como por sus territorios, y apoyar el buen funcionamiento de los corredores de solidaridad, en el marco de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania.

¹⁴ DO L 179 de 6.7.2022, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

¹⁵ DO L 226 de 14.9.2023, p. 2.

¹⁶ DO L 123 de 8.5.2023, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

¹⁷ DO L, 2024/1878, 2.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj.

- (6) En su próxima reunión, el Comité Mixto debe adoptar una Decisión relativa a la necesidad de que continúe la vigencia del Acuerdo, así como su duración. Esta decisión será vinculante para la Unión.
- (7) Es necesario, por tanto, determinar la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité Mixto, en lo que respecta a la continuación de la vigencia del Acuerdo.
- (8) Teniendo en cuenta las preocupaciones e incertidumbres en cuanto a la posible repercusión negativa del Acuerdo en algunos Estados miembros, la Comisión Europea pondrá en marcha un estudio sobre la repercusión del Acuerdo en el sector del transporte por carretera, a nivel nacional y de la UE. Cualquier nueva prórroga debe supeditarse a la existencia de avances satisfactorios en la adaptación de la legislación ucraniana al acervo pertinente de la UE en materia de acceso al mercado y a las disposiciones sociales en el ámbito del transporte por carretera, que aún no se haya transpuesto, y debe tener en cuenta los resultados del estudio.
- (9) Por consiguiente, la posición de la Unión en lo que respecta a la continuación de la vigencia del Acuerdo, incluida su duración, debe basarse en el proyecto de Decisión adjunto.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité Mixto establecido por el artículo 7 del Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera («el Acuerdo»), por lo que respecta a la continuación de la vigencia del Acuerdo, así como a la duración de dicha vigencia, se basará en el proyecto de Decisión del Comité Mixto adjunto a la presente Decisión.

Los representantes de la Unión en el Comité Mixto podrán acordar ligeras modificaciones del proyecto de Decisión del Comité Mixto sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta