

Bruxelles, 1° settembre 2025
(OR. en)

12258/25

**Fascicolo interistituzionale:
2025/0266 (NLE)**

**TRANS 342
RELEX 1085**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	1° settembre 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea

Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato misto istituito dall'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada per quanto riguarda la proroga dell'accordo
----------	---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 474 final.

All.: COM(2025) 474 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 1.9.2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato misto
istituito dall'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada
per quanto riguarda la proroga dell'accordo**

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato misto istituito dall'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada firmato a Lione il 29 giugno 2022¹ ("accordo") per quanto riguarda la proroga dell'accordo conformemente al suo articolo 7, paragrafo 2.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

L'accordo è applicato in via provvisoria dal 29 giugno 2022. Esso è stato approvato a nome dell'Unione europea ed è entrato in vigore il 5 dicembre 2022². Con decisione n. 2/2023 del comitato misto, del 16 marzo 2023, l'accordo è stato prorogato fino al 30 giugno 2024³. Con accordo modificativo firmato a Bruxelles il 20 giugno 2024, l'accordo è stato modificato e prorogato fino al 30 giugno 2025 con tacito rinnovo per un ulteriore periodo di sei mesi⁴ e da allora è applicato in via provvisoria. Il 17 giugno 2025 il Parlamento europeo ha dato la sua approvazione alla conclusione dell'accordo modificativo e il 15 luglio 2025 il Consiglio ha adottato la decisione relativa alla conclusione dell'accordo modificativo. L'accordo modificato si applica fino al 31 dicembre 2025.

Obiettivo dell'accordo è agevolare temporaneamente il trasporto di merci su strada tra e attraverso l'Ucraina e l'Unione europea concedendo diritti supplementari di transito e trasporto di merci tra l'Ucraina e l'UE a seguito della guerra di aggressione illegale della Russia nei confronti dell'Ucraina e delle notevoli perturbazioni che essa comporta per tutti i modi di trasporto in Ucraina.

Dall'agosto 2023 l'Ucraina ha riavviato il traffico attraverso il Mar Nero, utilizzato principalmente per l'esportazione di cereali, ma con una capacità limitata per le merci non agricole. Nonostante ciò, permangono gravi preoccupazioni in materia di sicurezza e la rotta non è ancora un'alternativa affidabile per rispondere alle più ampie esigenze del paese in termini di importazioni ed esportazioni, compresa la fornitura di aiuti militari e umanitari e/o di carburante.

In tale contesto, i corridoi di solidarietà UE-Ucraina⁵ che utilizzano ferrovie, strade e vie navigabili interne sono diventati un'ancora di salvezza per l'Ucraina, consentendo l'esportazione di alcuni prodotti agricoli e contribuendo così alla sicurezza alimentare mondiale. Essi rimangono la principale opzione per l'esportazione di altre merci ucraine (ad esempio ferro, acciaio) e per l'importazione di tutte le merci di cui l'Ucraina ha bisogno (compresi carburante e aiuti umanitari). Secondo le stime, nell'aprile 2025 i corridoi di solidarietà rappresentavano il 70 % delle esportazioni ucraine di prodotti non agricoli (rispetto al circa 30 % transitato attraverso il Mar Nero) e approssimativamente il 20 % delle

¹ GU L 179 del 6.7.2022, pag. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

² Decisione (UE) 2022/2435 del Consiglio, del 5 dicembre 2022, relativa alla conclusione, a nome dell'Unione europea, dell'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada (GU L 319 del 13.12.2022, pag. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

³ GU L 123 dell'8.5.2023, pag. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

⁴ GU 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_it.

esportazioni ucraine di cereali, semi oleosi e prodotti correlati (rispetto all'80 % circa transitato attraverso il Mar Nero)⁶.

Il trasporto su strada è fondamentale per gli scambi commerciali tra l'UE e l'Ucraina attraverso i corridoi di solidarietà. Esso riveste particolare rilevanza per le importazioni non agricole di valore, in quanto nel 2023 quasi il 50 % di questo tipo di merci è stato importato in Ucraina su strada, il che rappresenta oltre il 75 % delle importazioni non agricole in termini di valore.

È stato istituito un comitato misto che sorveglia e controlla l'applicazione e l'attuazione dell'accordo. Tale comitato decide in particolare in merito alla proroga dell'accordo. A tale riguardo il comitato misto, al più tardi tre mesi prima della scadenza dell'accordo, vale a dire non oltre il 30 settembre 2025, deve valutare e decidere se sia necessario prorogarlo. A norma dell'articolo 7, paragrafo 5, dell'accordo, il comitato misto deve adottare le proprie decisioni per consenso.

La presente proposta fa seguito a due discussioni tenutesi il 17 e 22 luglio 2025 in sede di gruppo "Trasporti terrestri" del Consiglio sulla base di un documento informale della Commissione.

- **Effetti dell'accordo**

I dati a disposizione della Commissione confermano che l'accordo riveste ancora un ruolo essenziale per l'economia ucraina e rimane fondamentale per le esportazioni dell'UE verso l'Ucraina.

- Secondo Eurostat, il volume delle importazioni su strada dall'Ucraina verso l'UE è notevolmente aumentato in seguito all'entrata in vigore dell'accordo. Le importazioni su strada dall'Ucraina verso l'UE sono aumentate del 64 %, passando da 1 800 mila tonnellate nel terzo trimestre del 2021 a 2 945 mila tonnellate nel terzo trimestre del 2022 (tutte le merci). Da allora le importazioni dall'Ucraina verso l'UE si sono stabilizzate, raggiungendo le 7 749 mila tonnellate nel 2024, ossia il 13 % in più rispetto alle 6 869 mila tonnellate del 2021, prima della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina. Il valore delle importazioni su strada dall'Ucraina verso l'UE è aumentato del 12 %, passando da 9 006 milioni di EUR nel 2021 a 10 108 milioni di EUR nel 2024.
- Secondo i dati Eurostat, il volume delle esportazioni su strada dall'UE verso l'Ucraina è aumentato del 36 %, passando da 1 797 mila tonnellate nel terzo trimestre del 2021 a 2 446 mila tonnellate nel terzo trimestre del 2022 (tutte le merci). Da allora il volume complessivo delle esportazioni su strada dall'UE verso l'Ucraina si è stabilizzato, raggiungendo le 7 617 mila tonnellate nel 2024, ossia l'11 % in più rispetto alle 6 873 mila tonnellate del 2021, prima della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina. Il valore delle esportazioni su strada dall'UE verso l'Ucraina è aumentato del 48 %, passando da 22 526 milioni di EUR nel 2021 a 33 434 milioni di EUR nel 2024.
- Dalla firma dell'accordo il valore delle esportazioni su strada dall'UE verso l'Ucraina è quindi cresciuto a un ritmo superiore rispetto a quello delle importazioni dall'Ucraina, con un conseguente miglioramento della bilancia commerciale del 73 %

⁶ Fonte: stime della Commissione europea basate sui dati forniti dai servizi doganali ucraini.

nel 2024 rispetto al 2021 (da 13 520 milioni di EUR nel 2021 a 23 326 milioni di EUR nel 2024).

- Queste cifre mostrano che l'ottimizzazione della capacità su strada è stata determinante per sostenere corridoi alternativi tra l'UE e l'Ucraina, aiutando l'economia ucraina e consentendo il necessario trasporto delle merci di cui essa ha bisogno da quando le rotte di trasporto tradizionali nella regione non sono più disponibili a causa della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina.
- Stando ai dati Eurostat, queste tendenze positive sono confermate a livello nazionale per quasi tutti gli Stati membri, in particolare per gli Stati membri confinanti con l'Ucraina. In Polonia il valore delle esportazioni su strada verso l'Ucraina nel 2024 è aumentato dell'85 % rispetto al 2021, mentre quello delle importazioni su strada dall'Ucraina è aumentato dell'8 % nello stesso periodo, determinando un saldo positivo della bilancia commerciale pari a 8 237 milioni di EUR nel 2024. In Romania il valore delle esportazioni su strada verso l'Ucraina nel 2024 è aumentato del 124 % rispetto al 2021, mentre quello delle importazioni su strada dall'Ucraina è aumentato del 15 % nello stesso periodo, determinando un saldo positivo della bilancia commerciale pari a 677 milioni di EUR nel 2024. In Slovacchia il valore delle esportazioni su strada verso l'Ucraina nel 2024 è aumentato del 106 % rispetto al 2021, mentre quello delle importazioni su strada dall'Ucraina è aumentato del 31 % nello stesso periodo, determinando un saldo positivo della bilancia commerciale pari a 803 milioni di EUR nel 2024. Solo in Ungheria si è registrato un lieve calo del saldo della bilancia commerciale, in quanto il valore delle esportazioni su strada è diminuito del 17 % tra il 2021 e il 2024 e quello delle importazioni su strada è diminuito del 22 % nello stesso periodo, determinando un saldo negativo della bilancia commerciale pari a 90 milioni di EUR nel 2024.
- L'importanza del trasporto su strada è dimostrata anche dal fatto che l'80 % delle importazioni di carburante dall'UE verso l'Ucraina è stato trasportato su strada. Circa il 70 % dei prodotti farmaceutici importati dall'UE verso l'Ucraina e approssimativamente l'80 % di tutte le importazioni di prodotti farmaceutici verso l'Ucraina sono stati trasportati su strada nell'UE. I corridoi terrestri rimangono pertanto essenziali, non solo per i cereali, ma specialmente per tutti gli altri prodotti che l'Ucraina esporta o di cui ha bisogno.
- Nell'agosto 2023 l'Ucraina ha istituito un corridoio alternativo nel Mar Nero per esportare principalmente cereali. Questo corridoio rimane tuttavia soggetto ad attacchi russi. Esso ha una capacità stimata di circa 100 milioni di tonnellate all'anno, mentre la capacità del Mar Nero prima della guerra era pari a 150 milioni di tonnellate all'anno. Nell'aprile 2025 le esportazioni ucraine attraverso il Mar Nero ammontavano a circa 4,6 milioni di tonnellate, di cui circa 3,2 milioni di tonnellate di prodotti agricoli e circa 1,4 milioni di tonnellate di merci non agricole, mentre nello stesso periodo le importazioni ucraine attraverso il Mar Nero erano stimate a circa 0,7 milioni di tonnellate⁷. Questo corridoio alternativo nel Mar Nero, benché prezioso per l'esportazione di cereali, non può sostituire il trasporto su strada di tutte le merci, soprattutto per quanto riguarda le importazioni ucraine dall'UE. Il trasporto su strada offre inoltre un'alternativa più flessibile e affidabile rispetto ad altri modi di trasporto, in particolare per le merci ad alto valore aggiunto.

⁷

Fonte: stime della Commissione europea basate sui dati forniti dai servizi doganali ucraini.

- I dati disponibili indicano che il numero di vettori stradali dell'UE che attraversano la frontiera ucraina è diminuito da 370 000 nel 2021 e 345 000 nel 2022 a 303 000 nel 2023 e 203 000 nel 2024⁸. Per quanto riguarda il volume degli scambi su strada tra l'UE e l'Ucraina, alcuni Stati membri segnalano una perdita di quota di mercato degli autotrasportatori stabiliti nei loro territori rispetto a quelli stabiliti in Ucraina. Tali Stati membri sostengono che ciò sarebbe il risultato dei minori costi operativi sostenuti dai trasportatori ucraini. Diversi altri fattori potrebbero aver contribuito a tale diminuzione. A causa della guerra, operare in Ucraina è diventato più problematico per i trasportatori dell'UE, segnatamente per la loro riluttanza a recarsi in alcune parti dell'Ucraina più vicine al fronte e per la difficoltà di ottenere assicurazioni che coprano i rischi legati alla guerra. In aggiunta, le operazioni di trasporto su strada da e verso l'Ucraina rappresentano in media solo una piccola quota dell'attività dei trasportatori dell'UE, anche di quelli degli Stati membri confinanti. Di conseguenza, benché a livello locale possa essere avvertito un impatto sul mercato, la Commissione non dispone di prove che attestino che l'accordo abbia causato gravi distorsioni dei mercati del trasporto su strada degli Stati membri.

3. PROROGA DELL'ACCORDO

• Il comitato misto

L'articolo 7 dell'accordo ha istituito un comitato misto che sorveglia e controlla l'applicazione e l'attuazione dell'accordo e ne riesamina periodicamente il funzionamento alla luce dei suoi obiettivi. Ai sensi di tale disposizione, il comitato misto è composto dai rappresentanti delle parti. Le sue decisioni sono adottate per consenso e sono vincolanti per le parti.

Conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, il comitato misto è convocato al più tardi tre mesi prima della scadenza dell'accordo al fine di valutare e decidere se sia necessario prorogarlo, compresa la durata della proroga.

• L'atto previsto del comitato misto

Il comitato misto dovrebbe adottare una decisione riguardo alla proroga dell'accordo fino al 31 marzo 2027, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, dell'accordo.

I motivi alla base della proroga sono molteplici.

- In primo luogo, secondo quanto dimostrato dal controllo dell'accordo, quest'ultimo ha svolto un ruolo essenziale nel contesto dei corridoi di solidarietà, fornendo un'ancora di salvezza all'economia ucraina, non solo per l'esportazione di prodotti agricoli, ma anche agevolando l'esportazione di merci ucraine non agricole.
- In secondo luogo, l'accordo è stato fondamentale anche per garantire l'accesso dell'Ucraina alle importazioni di cui ha bisogno, carburante e aiuti umanitari compresi. A tale riguardo, esso è stato determinante nell'impennata delle esportazioni dell'UE verso l'Ucraina, producendo vantaggi economici per l'Unione e i suoi Stati membri. L'accordo può inoltre contribuire, soprattutto per gli Stati membri confinanti, a compensare il crollo delle esportazioni verso la Russia dovuto alle sanzioni dell'UE.

⁸ Fonte: dati forniti dalle autorità ucraine.

- In terzo luogo, l'aumento degli scambi commerciali su strada tra l'UE e l'Ucraina dimostra che l'accordo è e rimarrà decisivo per sostenere l'Ucraina e la sua opera di ricostruzione nel contesto della guerra di aggressione russa.
- In quarto luogo, la Commissione non ha individuato gravi perturbazioni nel mercato del trasporto di merci dell'UE dovute all'accordo. La possibilità che l'accordo consenta ai trasportatori ucraini di esercitare una concorrenza sleale all'interno dell'UE è ridotta, in quanto ai trasportatori ucraini sono concessi solo diritti di accesso al mercato limitati rispetto ai diritti di cui godono i trasportatori stabiliti negli Stati membri dell'UE. L'accordo difatti consente soltanto gli scambi bilaterali e il transito e vieta gli scambi transfrontalieri e il cabotaggio. In aggiunta, le operazioni di trasporto su strada da e verso l'Ucraina rappresentano in media solo una piccola quota dell'attività dei trasportatori dell'UE. Di conseguenza, benché a livello locale o regionale possa essere avvertito un impatto sul mercato che richiede un più attento controllo, non sussistono prove che attestino che l'accordo abbia causato gravi perturbazioni del mercato del trasporto su strada a livello dell'UE o nazionale.
- In quinto luogo, le modifiche apportate all'accordo nel 2024 ne hanno notevolmente rafforzato l'applicazione, istituendo un quadro giuridico che consente controlli efficaci e la prevenzione degli abusi. Il 24 marzo e il 25 giugno 2025 si sono tenute riunioni del gruppo di lavoro ad hoc sull'attuazione pratica dell'accordo, istituito a norma dell'articolo 7 bis dello stesso. Il controllo dell'attuazione dell'accordo non ha evidenziato gravi problemi di non conformità o abusi. In particolare, l'attuazione dell'obbligo per i conducenti di portare con sé l'autorizzazione nel veicolo, a norma dell'articolo 5 bis dell'accordo, non ha comportato difficoltà significative, e il codice QR incluso nelle autorizzazioni che i trasportatori ucraini portano con sé consente un controllo efficace della loro esistenza e validità. L'obbligo di un autoadesivo a norma dell'articolo 5 quater dell'accordo sembra essere adeguatamente rispettato. Per quanto riguarda l'attuazione delle misure necessarie per garantire la conformità dei trasportatori di merci su strada ai loro obblighi a norma dell'articolo 5 quinquies dell'accordo, uno Stato membro ha segnalato un numero significativo di violazioni che sono attualmente oggetto, con la partecipazione degli operatori interessati, delle procedure necessarie in Ucraina in vista dell'eventuale adozione di possibili misure di follow-up. Ad oggi, nessuna di queste segnalazioni ha comportato l'esclusione dei trasportatori di merci su strada ucraini dalla possibilità di avvalersi dei diritti stabiliti all'articolo 5 quinquies, paragrafo 3, dell'accordo. Infine gli Stati membri non hanno segnalato problemi per quanto riguarda l'attuazione dell'obbligo di recare determinati documenti da presentare durante i controlli su strada per il controllo dei servizi di trasporto su strada, a norma dell'articolo 5 ter dell'accordo, o l'attuazione della clausola di assistenza reciproca di cui all'articolo 5 sexies dell'accordo.

La proroga dell'accordo fino al 31 marzo 2027 è inoltre necessaria in quanto continuano a sussistere le condizioni che giustificano la conclusione dell'accordo originario. La guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina è ancora in corso e l'accordo sarebbe determinante nel sostenere l'opera di ricostruzione dell'Ucraina, anche in caso di un cessate il fuoco o un processo di pace.

Resta il fatto che due Stati membri confinanti con l'Ucraina hanno denunciato un impatto negativo sul settore del trasporto di merci su strada, posizione condivisa da altri due Stati membri. Attualmente mancano dati per valutare l'entità del potenziale problema e fino a che punto sia riconducibile all'accordo, nonché i possibili rimedi. Qualsiasi ulteriore proroga dell'accordo dovrebbe pertanto tenere conto dei risultati di uno studio sull'impatto dell'accordo sul settore del trasporto su strada, a livello dell'UE e nazionale, che dovrebbe essere

consegnato alla Commissione prima della scadenza dell'accordo il 31 marzo 2027. Lo studio riguarderà tutti i ventisette Stati membri, ma presterà particolare attenzione a quelli che potrebbero trovarsi ad affrontare la concorrenza diretta dei trasportatori ucraini, in primo luogo, gli Stati membri confinanti con l'Ucraina (Polonia, Slovacchia, Ungheria e Romania) e, in secondo luogo, quelli che, pur non confinanti con l'Ucraina (Estonia, Lettonia, Lituania, Repubblica ceca, Slovenia, Croazia, Bulgaria), potrebbero essere colpiti più direttamente rispetto al resto degli Stati membri. In riferimento agli Stati membri confinanti con l'Ucraina, lo studio esaminerà anche eventuali effetti subnazionali o riguardanti una determinata categoria di vettori. Lo studio descriverà in particolare la rispettiva situazione dei trasportatori dell'UE e dell'Ucraina nel trasporto di merci su strada tra l'UE e l'Ucraina, confronterà tale situazione con quella prebellica, spiegherà i motivi di eventuali sviluppi, valuterà l'impatto di tali sviluppi e, al fine di tutelare gli interessi degli operatori dell'UE, proporrà rimedi per eventuali impatti negativi riscontrati, comprese, se del caso, la fine dell'accordo e la possibilità di sostituirlo con altre misure appropriate a favore dell'Ucraina.

Inoltre, al fine di rispondere alle preoccupazioni circa la parità di condizioni tra i trasportatori di merci su strada dell'UE e quelli dell'Ucraina sollevate da alcuni Stati membri (come precedentemente esposto), il rapido allineamento dell'Ucraina ad alcune parti importanti dell'*acquis* dell'UE in materia di trasporto su strada sarà inserito in una tabella di marcia concordata con il governo ucraino e monitorata dalla Commissione. I relativi progressi saranno presi in considerazione per qualsiasi ulteriore proroga dell'accordo. L'allineamento riguarderà in particolare il pilastro sociale dell'*acquis* in materia di trasporto su strada (periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo; orari di lavoro), la rapida introduzione della versione 2 dei tachigrafi intelligenti e il pilastro di mercato dell'*acquis* in materia di trasporto su strada (istituzione di un registro elettronico nazionale delle imprese di trasporto su strada che rispettano le specifiche dell'UE, condizioni relative al requisito di stabilimento) conformemente all'appendice del progetto di decisione accluso del comitato misto. Tali obblighi sono stati scelti in quanto costituiscono elementi dell'*acquis* non ancora recepiti dall'Ucraina e fondamentali per creare condizioni di parità tra l'UE e l'Ucraina nel quadro dell'accordo (norme di accesso al mercato e norme sociali). Ciò dovrebbe essere considerato nel contesto dei negoziati di adesione in corso⁹.

La presente proposta fa seguito a una proposta relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato misto istituito dall'accordo tra l'Unione europea e la Repubblica di Moldova sul trasporto di merci su strada¹⁰ per quanto riguarda la proroga dell'accordo¹¹. Tale proposta riguarda una proroga di 18 mesi dell'accordo con la Repubblica di Moldova, firmato dall'Unione il 29 giugno 2022¹² e prorogato fino al 31 dicembre 2025¹³.

4. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

La posizione da adottare a nome dell'Unione dovrebbe pertanto essere conforme al progetto di decisione del comitato misto accluso alla presente proposta.

⁹ EUCO 20/23.

¹⁰ GU L 181 del 7.7.2022, pag. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1165/oj.

¹¹ COM(2025)411 final.

¹² GU L 226 del 14.9.2023, pag. 1.

¹³ GU L, 2024/1266, 30.4.2024.

5. BASE GIURIDICA

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni del Consiglio che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

Rientrano nel concetto di *"atti che hanno effetti giuridici"* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione.

Il comitato misto è un organo istituito da un accordo, ossia dall'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada.

La decisione prevista di proroga della durata dell'accordo che il comitato misto è chiamato ad adottare costituisce un atto avente effetti giuridici e avrà carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 7, paragrafo 2, dell'accordo.

L'atto previsto non integra né modifica il quadro istituzionale dell'accordo. La base giuridica procedurale della decisione del Consiglio proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il trasporto su strada. La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 91 TFUE.

6. PUBBLICAZIONE DELL'ATTO PREVISTO

La decisione del comitato misto deve essere pubblicata, dopo l'adozione, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato misto istituito dall'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada per quanto riguarda la proroga dell'accordo

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada¹⁴ ("accordo") è stato firmato dall'Unione il 29 giugno 2022 ed è entrato in vigore il 5 dicembre 2022¹⁵.
- (2) L'articolo 7, paragrafo 1, dell'accordo istituisce un comitato misto che sorveglia e controlla l'applicazione e l'attuazione dell'accordo e ne riesamina periodicamente il funzionamento alla luce dei suoi obiettivi. A norma dell'articolo 7, paragrafo 2, dell'accordo, il comitato misto deve essere convocato al più tardi tre mesi prima della scadenza dell'accordo al fine di valutare e decidere se sia necessario prorogarlo ulteriormente.
- (3) Conformemente alla decisione n. 2/2023 del comitato misto, del 16 marzo 2023¹⁶, l'accordo è stato prorogato fino al 30 giugno 2024.
- (4) Con accordo modificativo firmato il 20 giugno 2024, l'accordo è stato modificato e prorogato fino al 30 giugno 2025 con tacito rinnovo per un ulteriore periodo di sei mesi¹⁷. L'accordo modificativo è applicato in via provvisoria a decorrere dalla data della firma. Il 17 giugno 2025 il Parlamento europeo ha dato la sua approvazione alla conclusione dell'accordo modificativo e il 15 luglio 2025 il Consiglio ha adottato la decisione relativa alla conclusione dell'accordo modificativo. L'accordo si applica fino al 31 dicembre 2025.
- (5) Affinché sia l'Unione europea che l'Ucraina continuino a beneficiare degli effetti positivi dell'accordo agevolando il trasporto di merci su strada tra e attraverso l'Ucraina e l'Unione europea e sostenendo il buon funzionamento dei corridoi di solidarietà nel contesto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, è opportuno prorogare l'accordo fino al 31 marzo 2027.

¹⁴ GU L 179 del 6.7.2022, pag. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

¹⁵ GU L 226 del 14.9.2023, pag. 2.

¹⁶ GU L 123 dell'8.5.2023, pag. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

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

- (6) Nella sua prossima riunione il comitato misto è chiamato ad adottare una decisione relativa alla necessità di prorogare ulteriormente l'accordo, compresa la durata della proroga. Tale decisione vincolerà l'Unione.
- (7) È pertanto opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato misto per quanto riguarda la proroga dell'accordo.
- (8) Considerate le preoccupazioni e le incertezze circa un possibile impatto negativo dell'accordo in alcuni Stati membri, la Commissione avvierà uno studio sull'impatto dell'accordo sul settore del trasporto su strada a livello dell'UE e nazionale. Qualsiasi ulteriore proroga dovrebbe essere subordinata a progressi soddisfacenti nell'allineamento della legislazione ucraina al pertinente *acquis* dell'UE in materia di accesso al mercato e di disposizioni sociali relative al trasporto su strada non ancora recepito e dovrebbe tenere conto dei risultati dello studio.
- (9) La posizione dell'Unione per quanto riguarda la proroga dell'accordo, compresa la relativa durata, dovrebbe pertanto basarsi sul progetto di decisione accluso,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato misto istituito dall'articolo 7 dell'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada ("accordo") per quanto riguarda la proroga dell'accordo, compresa la relativa durata, si basa sul progetto di decisione del comitato misto accluso alla presente decisione.

I rappresentanti dell'Unione in seno al comitato misto possono concordare modifiche marginali del progetto di decisione del comitato misto senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente