

Bruxelas, 1 de setembro de 2025  
(OR. en)

12258/25

---

---

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

---

---

**TRANS 342  
RELEX 1085**

**PROPOSTA**

---

de: Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine  
DEPREZ, diretora

data de receção: 1 de setembro de 2025

para: Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia

---

Assunto: Proposta de  
DECISÃO DO CONSELHO  
relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do  
Comité Misto instituído pelo Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia  
relativo ao Transporte Rodoviário de Mercadorias, no que diz respeito à  
recondução do Acordo

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 474 final.

Anexo: COM(2025) 474 final



Bruxelas, 1.9.2025  
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité Misto instituído pelo Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia relativo ao Transporte Rodoviário de Mercadorias, no que diz respeito à recondução do Acordo**

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DA PROPOSTA**

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité Misto criado pelo Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia sobre o Transporte Rodoviário de Mercadorias, assinado em Lyon, em 29 de junho de 2022<sup>1</sup> (o «Acordo»), no que diz respeito à recondução do Acordo em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2.

### **2. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **• Razões e objetivos da proposta**

O Acordo tem sido aplicado a título provisório desde 29 de junho de 2022. Foi aprovado em nome da União Europeia e entrou em vigor em 5 de dezembro de 2022<sup>2</sup>. Pela Decisão n.º 2/2023 do Comité Misto, de 16 de março de 2023, o Acordo foi prorrogado até 30 de junho de 2024<sup>3</sup>. Através do Acordo de Alteração assinado em Bruxelas em 20 de junho de 2024, o Acordo foi alterado e prorrogado até 30 de junho de 2025, com renovação tácita por um novo período de seis meses<sup>4</sup>, e tem sido aplicado a título provisório desde então. Em 17 de junho de 2025, o Parlamento Europeu aprovou a celebração do Acordo de Alteração e, em 15 de julho de 2025, o Conselho adotou a sua decisão relativa à celebração do Acordo de Alteração. O Acordo alterado é aplicável até 31 de dezembro de 2025.

O Acordo visa facilitar temporariamente o transporte rodoviário de mercadorias entre e através da Ucrânia e da União Europeia, concedendo direitos adicionais de trânsito e de transporte de mercadorias entre a Ucrânia e a UE na sequência da guerra de agressão ilegal da Rússia contra a Ucrânia e das perturbações significativas que esta provoca para o setor dos transportes na Ucrânia.

Desde agosto de 2023, a Ucrânia retomou o tráfego marítimo através do Mar Negro, que é utilizado principalmente para a exportação de cereais, mas com capacidade limitada para mercadorias não agrícolas. No entanto, as preocupações em matéria de segurança continuam a ser críticas e esta rota ainda não é uma alternativa fiável para responder às necessidades mais vastas de importação e exportação do país, incluindo a prestação de ajuda militar e humanitária e/ou de combustível.

Neste contexto, os corredores solidários UE-Ucrânia<sup>5</sup> que utilizam o transporte ferroviário, rodoviário e por vias navegáveis interiores tornaram-se uma boia de salvação para a Ucrânia, permitindo a exportação de alguns produtos agrícolas, contribuindo para a segurança alimentar mundial. Continuam a ser a principal opção para a exportação de outras mercadorias ucranianas (por exemplo, ferro e aço) e para a importação de todas as mercadorias de que a Ucrânia necessita (incluindo combustível e ajuda humanitária). Estima-se que, em abril de 2025, os corredores solidários tenham representado 70 % das exportações ucranianas de produtos não agrícolas (em comparação com cerca de 30 % através

---

<sup>1</sup> JO L 179 de 6.7.2022, p. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_internation/2022/1158/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2022/1158/oj).

<sup>2</sup> Decisão (UE) 2022/2435 do Conselho, de 5 de dezembro de 2022, relativa à celebração em nome da União Europeia do Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia sobre o transporte rodoviário de mercadorias (JO L 319 de 13.12.2022, p. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

<sup>4</sup> JO L, 2024/1878, 2.7.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_internation/2024/1878/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1878/oj).

<sup>5</sup> [https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes\\_pt](https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_pt)

do mar Negro) e cerca de 20 % das exportações ucranianas de cereais, oleaginosas e produtos afins (em comparação com cerca de 80 % através do Mar Negro)<sup>6</sup>.

O transporte rodoviário reveste-se de uma importância crucial para o comércio entre a UE e a Ucrânia através dos corredores solidários. Reveste-se de especial importância para as importações não agrícolas de valor, uma vez que, em 2023, cerca de 50 % das importações deste tipo de mercadorias para a Ucrânia foram realizadas por transporte rodoviário, representando mais de 75 % das importações não agrícolas em termos de valor.

Foi criado um Comité Misto para supervisionar e acompanhar a aplicação e a execução do Acordo. Decide, em especial, sobre a recondução do Acordo. A esse respeito, o Comité Misto deve avaliar e decidir, o mais tardar, três meses antes do termo da vigência do Acordo, ou seja, o mais tardar em 30 de setembro de 2025 sobre a necessidade da sua recondução. Nos termos do artigo 7.º, n.º 5, do Acordo, o Comité Misto adota as suas decisões por consenso.

A presente proposta surge na sequência de dois debates realizados em 17 e 22 de julho de 2025 no Grupo dos Transportes Terrestres do Conselho, com base num documento oficioso da Comissão.

- **Efeitos do Acordo**

Os dados de que a Comissão dispõe confirmam que o Acordo continua a desempenhar uma função essencial para a economia da Ucrânia e continua a ser crucial para as exportações da UE para a Ucrânia.

- Segundo o Eurostat, o volume das importações por transporte rodoviário na UE provenientes da Ucrânia aumentou significativamente na sequência da entrada em vigor do Acordo. As importações por transporte rodoviário na UE provenientes da Ucrânia aumentaram 64 %, passando de 1,8 milhões de toneladas no terceiro trimestre de 2021 para 2,945 milhões de toneladas no terceiro trimestre de 2022 (todas as mercadorias). Desde então, as importações da UE provenientes da Ucrânia estabilizaram, atingindo os 7,749 milhões de toneladas em 2024, ou seja, 13 % acima dos 6,869 milhões de toneladas de 2021, antes da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia. Em termos de valor, as importações por transporte rodoviário da UE provenientes da Ucrânia aumentaram 12 %, passando de 9 006 milhões de EUR em 2021 para 10 108 milhões de EUR em 2024.
- De acordo com os dados do Eurostat, as exportações por transporte rodoviário da UE para a Ucrânia aumentaram 36 %, passando de 1,797 milhões de toneladas no terceiro trimestre de 2021 para 2,446 milhões de toneladas no terceiro trimestre de 2022 (todas as mercadorias). Desde então, o volume geral das exportações da UE para a Ucrânia por transporte rodoviário estabilizou, atingindo os 7,617 milhões de toneladas em 2024, ou seja, 11 % acima dos 6,873 milhões de toneladas de 2021, antes da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia. Em termos de valor, as exportações por transporte rodoviário da UE para a Ucrânia aumentaram 48 %, passando de 22 526 milhões de EUR em 2021 para 33 434 milhões de EUR em 2024.
- Desde a assinatura do Acordo, o valor das exportações por transporte rodoviário da UE para a Ucrânia aumentou a um ritmo mais rápido do que as importações

---

<sup>6</sup> Fonte: Estimativas da própria Comissão Europeia, com base nos dados fornecidos pelos serviços aduaneiros ucranianos.

provenientes da Ucrânia, resultando num saldo da balança comercial 73 % mais elevado em 2024 do que o de 2021 (de 13 520 milhões de EUR em 2021 para 23 326 milhões de EUR em 2024).

- Estes números mostram que a otimização da capacidade rodoviária foi fundamental para apoiar corredores alternativos entre a UE e a Ucrânia, ajudando a economia ucraniana e possibilitando o transporte de mercadorias de que esta necessita, uma vez que as rotas de transporte tradicionais na região ficaram indisponíveis devido à guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia.
- De acordo com os dados do Eurostat, estas tendências positivas são confirmadas a nível nacional para quase todos os Estados-Membros, e particularmente para os Estados-Membros vizinhos da Ucrânia. Na Polónia, o valor das exportações por transporte rodoviário para a Ucrânia foi 85 % mais elevado em 2024 do que em 2021, ao passo que as importações rodoviárias provenientes da Ucrânia aumentaram 8 % durante o mesmo período, o que resultou num saldo positivo da balança comercial no valor de 8 237 milhões de EUR em 2024. Na Roménia, o valor das exportações por transporte rodoviário para a Ucrânia foi 124 % mais elevado em 2024 do que em 2021, ao passo que as importações rodoviárias provenientes da Ucrânia aumentaram 15 % durante o mesmo período, o que resultou num saldo positivo da balança comercial no valor de 677 milhões de EUR em 2024. Na Eslováquia, o valor das exportações por transporte rodoviário para a Ucrânia foi 106 % mais elevado em 2024 do que em 2021, ao passo que as importações rodoviárias provenientes da Ucrânia aumentaram 31 % durante o mesmo período, o que resultou num saldo positivo da balança comercial no valor de 803 milhões de EUR em 2024. Apenas na Hungria se registou uma ligeira queda da balança comercial, uma vez que o valor das exportações por transporte rodoviário diminuiu 17 % entre 2021 e 2024 e as importações por transporte rodoviário diminuíram 22 % durante o mesmo período, o que resultou num saldo negativo da balança comercial no valor de 90 milhões de EUR em 2024.
- A importância do transporte rodoviário é igualmente demonstrada pelo facto de 80 % das importações de combustível da Ucrânia provenientes da UE se terem processado por via rodoviária. O transporte rodoviário representa também cerca de 70 % das importações de produtos farmacêuticos da UE para a Ucrânia e cerca de 80 % de todas as importações de produtos farmacêuticos na Ucrânia foram transportados por via rodoviária por toda a UE. Por conseguinte, os corredores terrestres continuam a ser essenciais, não só para os cereais, mas também, sobretudo, para todos os outros produtos de que a Ucrânia necessita ou exporta.
- A Ucrânia criou em agosto de 2023 um corredor alternativo no Mar Negro para exportar principalmente cereais, corredor esse que permanece sujeito a ataques russos. A capacidade deste corredor é estimada em 100 milhões de toneladas por ano, enquanto a capacidade do Mar Negro antes da guerra era de 150 milhões de toneladas por ano. Em abril de 2025, o valor das exportações ucranianas através do Mar Negro ascendeu a cerca de 4,6 milhões de toneladas, das quais cerca de 3,2 milhões se tratava de produtos agrícolas, e cerca de 1,4 milhões de toneladas eram produtos não agrícolas. Já as importações ucranianas através do Mar Negro foram estimadas em cerca de 0,7 milhões de toneladas em abril de 2025<sup>7</sup>. Embora

---

<sup>7</sup> Fonte: Estimativas da própria Comissão Europeia, com base nos dados fornecidos pelos serviços aduaneiros ucranianos.

seja um elemento valioso para a exportação de cereais, este corredor alternativo no Mar Negro não pode substituir o transporte rodoviário para todas as mercadorias, sobretudo no que diz respeito às importações ucranianas de mercadorias provenientes da UE. Além disso, o transporte rodoviário oferece uma alternativa mais flexível e fiável do que outros modos de transporte, em especial para mercadorias de elevado valor acrescentado.

- Os dados disponíveis sugerem que o número de transportadores rodoviários da UE que atravessam a fronteira ucraniana diminuiu de 370 000 em 2021 e 345 000 em 2022 para 303 000 em 2023 e 203 000 em 2024<sup>8</sup>. Alguns Estados-Membros referem uma perda de quota de mercado por parte dos transportadores rodoviários estabelecidos nos seus territórios em comparação com os transportadores rodoviários estabelecidos na Ucrânia no que diz respeito ao volume do comércio rodoviário entre a UE e a Ucrânia. Estes Estados-Membros alegam que isto resulta dos custos de exploração mais baixos dos transportadores ucranianos. Vários outros fatores podem ter contribuído para esta diminuição. A guerra dificultou a atividade dos transportadores da UE na Ucrânia, nomeadamente devido à relutância dos transportadores da UE em se deslocar a algumas partes da Ucrânia mais próximas da linha da frente e à dificuldade em obter seguros que cubram os riscos relacionados com a guerra. Além disso, as operações de transporte rodoviário de e para a Ucrânia representam, em média, apenas uma pequena parcela das atividades comerciais dos transportadores da UE, mesmo os de Estados-Membros que fazem fronteira com a Ucrânia. Por conseguinte, embora o impacto no mercado possa fazer-se sentir a nível local, a Comissão não dispõe de provas de que o Acordo tenha provocado distorções importantes nos mercados de transporte rodoviário dos Estados-Membros.

### **3. RECONDUÇÃO DO ACORDO**

#### **• O Comité Misto**

O artigo 7 do Acordo criou um Comité Misto para supervisionar e fiscalizar a aplicação e execução do Acordo e rever periodicamente o seu funcionamento à luz dos seus objetivos. Nos termos desta disposição, o Comité Misto é composto por representantes das Partes. As suas decisões são tomadas por consenso e são vinculativas para as Partes.

Nos termos do artigo 7.º, n.º 2, o Comité Misto reúne-se o mais tardar três meses antes do termo da vigência do Acordo, a fim de avaliar e decidir da necessidade da sua recondução e qual a sua duração.

#### **• Ato previsto do Comité Misto**

O Comité Misto deve adotar uma decisão relativa à recondução do Acordo até 31 de março de 2027, em conformidade com o disposto no artigo 7.º, n.º 2, do Acordo.

As razões para tal são várias:

- Em primeiro lugar, o acompanhamento do Acordo demonstrou que este desempenhou um papel essencial no contexto dos corredores solidários, constituindo uma boia de salvação para a economia ucraniana, não só para a exportação de produtos agrícolas, mas também ao facilitar a exportação de produtos não agrícolas provenientes da Ucrânia.

---

<sup>8</sup> Fonte: Dados fornecidos pelas autoridades ucranianas.

- Em segundo lugar, o Acordo tem desempenhado um papel fundamental para garantir o acesso da Ucrânia às importações de que necessita, incluindo combustível e ajuda humanitária. Neste sentido, tem sido fundamental para o súbito aumento das exportações da UE para a Ucrânia, proporcionando ganhos económicos à União e aos seus Estados-Membros. Pode também contribuir, especialmente para os Estados-Membros que fazem fronteira com a Ucrânia, para equilibrar o colapso das exportações para a Rússia resultante das sanções da UE.
- Em terceiro lugar, o aumento do comércio rodoviário entre a UE e a Ucrânia demonstra que o Acordo é e continuará a ser fundamental para apoiar a Ucrânia e os seus esforços de reconstrução face à guerra de agressão russa.
- Em quarto lugar, a Comissão não identificou qualquer perturbação grave no mercado do transporte de mercadorias da UE decorrente do Acordo. A possível concorrência desleal dos transportadores ucranianos no território da UE decorrente do Acordo é limitada, uma vez que apenas são concedidos direitos de acesso ao mercado limitados aos transportadores ucranianos em comparação com os direitos de que gozam os transportadores estabelecidos nos Estados-Membros da UE. Na realidade, apenas o comércio e o trânsito bilaterais são autorizados nos termos do Acordo, sendo que o comércio transfronteiriço e a cabotagem são proibidos. Além disso, as operações de transporte rodoviário de e para a Ucrânia representam, em média, apenas uma pequena parcela das atividades dos transportadores da UE. Por conseguinte, embora o impacto no mercado possa fazer-se sentir a nível local ou regional, exigindo um acompanhamento mais próximo, não existem provas de que o Acordo tenha provocado perturbações graves no mercado de transporte rodoviário ao nível da UE ou mesmo nacional.
- Em quinto lugar, as alterações feitas ao Acordo em 2024 reforçaram substancialmente a sua aplicação, estabelecendo um quadro jurídico que permite a aplicação de controlos eficazes e a prevenção de abusos. As reuniões do grupo de trabalho *ad hoc* para a aplicação prática do Acordo, criado nos termos do seu artigo 7.º-A, tiveram lugar em 24 de março e 25 de junho de 2025. O acompanhamento da aplicação do Acordo não identificou qualquer problema de incumprimento ou abuso grave. Em especial, a aplicação da obrigação de os condutores transportarem a autorização no veículo, nos termos do artigo 5.º-A do Acordo, não suscitou dificuldades significativas, e o código QR incluído nas autorizações transportadas pelos transportadores ucranianos é eficaz para assegurar um controlo eficaz da sua existência e validade. A obrigação de transportar um autocolante nos termos do artigo 5.º-C do Acordo parece ser bem respeitada. No que diz respeito à aplicação das medidas necessárias para assegurar o cumprimento, por parte dos transportadores rodoviários de mercadorias, das obrigações que lhes incumbem nos termos do artigo 5.º-D do Acordo, um Estado-Membro comunicou um número significativo de infrações, que estão atualmente a ser objeto, com a participação dos operadores em causa, dos procedimentos necessários na Ucrânia para a eventual adoção de quaisquer medidas de acompanhamento necessárias. Até à data, nenhum destes relatórios levou à exclusão dos transportadores rodoviários de mercadorias ucranianos da possibilidade de fazerem uso dos direitos previstos no artigo 5.º-D, n.º 3, do Acordo. Por último, os Estados-Membros não comunicaram quaisquer problemas relativamente à aplicação da obrigação de transportar determinados documentos nos controlos na estrada para controlo dos serviços de transporte rodoviário, nos termos do artigo 5.º-B do Acordo, nem à aplicação da cláusula de assistência mútua prevista no artigo 5.º-E do Acordo.

Além disso, a recondução do Acordo até 31 de março de 2027 é necessária, uma vez que as condições que justificam a celebração do acordo inicial continuam a prevalecer. A guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia não cessou e o Acordo seria fundamental para prestar assistência aos esforços de reconstrução da Ucrânia, mesmo em caso de cessar-fogo ou processo de paz.

Dois Estados-Membros que fazem fronteira com a Ucrânia continuam a alegar a existência de um impacto negativo no setor do transporte rodoviário de mercadorias, alegações reafirmadas por dois outros Estados-Membros. Atualmente, não há dados suficientes para avaliar a magnitude do eventual problema, em que medida é consequência do Acordo e quais poderiam ser as medidas de correção. Qualquer nova prorrogação do Acordo deverá, por conseguinte, ter em conta os resultados de um estudo sobre o impacto do Acordo no setor dos transportes rodoviários, a nível nacional e da UE, que deverá ser apresentado à Comissão antes do termo da vigência do Acordo, em 31 de março de 2027. Este estudo abrangerá todos os vinte e sete Estados-Membros, mas prestará especial atenção aos Estados-Membros suscetíveis de serem alvo de concorrência direta dos transportadores ucranianos, em primeiro lugar, aos que fazem fronteira com a Ucrânia (Eslováquia, Hungria, Polónia e Roménia) e, num segundo momento, aos que podem ser mais diretamente afetados do que os restantes Estados-Membros, apesar de não partilharem uma fronteira com a Ucrânia (Bulgária, Chéquia, Croácia, Eslovénia, Estónia, Letónia e Lituânia). No que diz respeito aos Estados-Membros que fazem fronteira com a Ucrânia, analisará igualmente qualquer efeito ao nível subnacional ou qualquer efeito aplicável a uma determinada categoria de transportadoras. O estudo descreverá, em especial, a situação respetiva dos transportadores da UE e ucranianos no transporte rodoviário de mercadorias entre a UE e a Ucrânia; compará-la-á com a situação anterior à guerra; explicará as os motivos subjacentes de quaisquer alterações; avaliará o impacto de quaisquer alterações; a fim de proteger os interesses dos operadores da UE, proporá medidas de correção para qualquer impacto negativo observado, incluindo, se for caso disso, o termo do Acordo e a sua eventual substituição por outras medidas adequadas favoráveis à Ucrânia.

Além disso, a fim de responder às preocupações relativas às condições de concorrência equitativas entre os transportadores rodoviários de mercadorias da UE e da Ucrânia suscitadas por alguns Estados-Membros (ver acima), o rápido alinhamento da Ucrânia por algumas partes importantes do acervo da UE em matéria de transportes rodoviários será integrado num roteiro, acordado com o Governo ucraniano e acompanhado pela Comissão. O progresso realizado será tido em conta para qualquer nova prorrogação do Acordo. Tal abrangerá, em especial, o pilar social do acervo em matéria de transportes rodoviários (tempos de condução, pausas e períodos de repouso, horários de trabalho), a introdução antecipada da versão 2 dos tacógrafos inteligentes e o pilar de mercado do acervo em matéria de transportes rodoviários (criação de um registo eletrónico nacional das empresas de transporte rodoviário em conformidade com as especificações da UE, condições relativas ao requisito de estabelecimento), em conformidade com o apêndice do projeto de decisão do Comité Misto que acompanha a presente proposta. Estas obrigações foram selecionadas porque são elementos do acervo que ainda não foram transpostos pela Ucrânia e que são fundamentais para criar condições de concorrência equitativas entre a UE e a Ucrânia no âmbito do Acordo (regras de acesso ao mercado e regras sociais). Isto deve ser considerado à luz das negociações de adesão em curso<sup>9</sup>.

A presente proposta surge no seguimento de uma proposta relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité Misto criado pelo Acordo entre a União

---

<sup>9</sup> EUCO 20/23

Europeia e a República da Moldávia sobre o transporte rodoviário de mercadorias<sup>10</sup>, no que diz respeito à recondução do Acordo<sup>11</sup>. A proposta referida diz respeito a uma prorrogação por 18 meses do Acordo com a República da Moldávia, que foi assinado pela União em 29 de junho de 2022<sup>12</sup> e prorrogado até 31 de dezembro de 2025<sup>13</sup>.

#### **4. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO**

A posição a adotar em nome da União deve, por conseguinte, estar em conformidade com o projeto de decisão do Comité Misto que acompanha a presente proposta.

#### **5. BASE JURÍDICA**

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões do Conselho que definam «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam a instância em questão.

O Comité Misto é uma instância criada por um acordo, nomeadamente o Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia sobre o transporte rodoviário de mercadorias.

A decisão prevista sobre a prorrogação da vigência do Acordo, que o Comité Misto é chamado a adotar, constitui um ato que produz efeitos jurídicos e será vinculativa por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, do Acordo.

O ato previsto não completa nem altera o quadro institucional do Acordo. Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão do Conselho proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

A base jurídica material para a adoção de uma decisão nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como meramente acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber, a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

O objetivo e o conteúdo principais do ato previsto estão relacionados com o transporte rodoviário. A base jurídica material da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 91.º do TFUE.

#### **6. PUBLICAÇÃO DO ATO PREVISTO**

É conveniente publicar a decisão do Comité Misto no Jornal Oficial da União Europeia após a sua adoção.

---

<sup>10</sup> JO L 181 de 7.7.2022, p. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_internation/2022/1165/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2022/1165/oj).

<sup>11</sup> COM(2025)411 final

<sup>12</sup> JO L 226 de 14.9.2023, p. 1.

<sup>13</sup> JO L, 2024/1266, 30.4.2024.

Proposta de

## DECISÃO DO CONSELHO

**relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité Misto instituído pelo Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia relativo ao Transporte Rodoviário de Mercadorias, no que diz respeito à recondução do Acordo**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, conjugado com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia sobre o Transporte Rodoviário de Mercadorias<sup>14</sup> («Acordo») foi assinado pela União em 29 de junho de 2022 e entrou em vigor em 5 de dezembro de 2022<sup>15</sup>.
- (2) O artigo 7.º, n.º 1, do Acordo institui um Comité Misto para supervisionar e fiscalizar a aplicação e execução do Acordo e rever periodicamente o seu funcionamento à luz dos seus objetivos. Nos termos do artigo 7.º, n.º 2, do Acordo, o Comité Misto reúne-se o mais tardar três meses antes do termo da vigência do Acordo, a fim de avaliar e decidir da necessidade de uma nova recondução.
- (3) Em conformidade com a Decisão n.º 2/2023 do Comité Misto, de 16 de março de 2023<sup>16</sup>, o Acordo foi prorrogado até 30 de junho de 2024.
- (4) Através do Acordo de Alteração assinado em 20 de junho de 2024, o Acordo foi alterado e prorrogado até 30 de junho de 2025, com renovação tácita por um novo período de seis meses<sup>17</sup>. O Acordo de alteração tem sido aplicado a título provisório desde a data da sua assinatura. Em 17 de junho de 2025, o Parlamento Europeu aprovou a celebração do Acordo de Alteração e, em 15 de julho de 2025, o Conselho adotou a sua decisão relativa à celebração do Acordo de Alteração. O Acordo é aplicável até 31 de dezembro de 2025.
- (5) Para que a União Europeia e a Ucrânia possam continuar a beneficiar dos efeitos positivos do Acordo, facilitando o transporte rodoviário de mercadorias através da Ucrânia e entre este país e a União Europeia e apoiando o bom funcionamento dos corredores solidários no contexto da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, a vigência do Acordo deverá ser prorrogada até 31 de março de 2027.

---

<sup>14</sup> JO L 179 de 6.7.2022, p. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_internation/2022/1158/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2022/1158/oj).

<sup>15</sup> JO L 226 de 14.9.2023, p. 2.

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

<sup>17</sup> JO L, 2024/1878, 2.7.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_internation/2024/1878/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1878/oj).

- (6) Na sua próxima reunião, o Comité Misto deve adotar uma decisão sobre a necessidade da recondução do Acordo, incluindo a duração dessa recondução. Essa decisão será vinculativa para a União.
- (7) Por conseguinte, é necessário definir a posição a tomar em nome da União, no âmbito do Comité Misto relativamente à recondução do Acordo.
- (8) Tendo em conta as preocupações e incertezas quanto ao eventual impacto negativo do Acordo em alguns Estados-Membros, a Comissão irá lançar um estudo sobre o impacto do Acordo no setor dos transportes rodoviários, a nível nacional e da UE. Qualquer nova prorrogação deverá estar sujeita à realização de progressos satisfatórios em termos de alinhamento da legislação ucraniana pelo acervo pertinente da UE em matéria de acesso ao mercado e de transporte rodoviário social que ainda não tenha sido transposto e deverá ter em conta os resultados do estudo.
- (9) Por conseguinte, a posição da União no que respeita à recondução do Acordo, incluindo a sua duração, deverá basear-se no projeto de decisão que acompanha a presente proposta,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A posição a tomar, em nome da União, no âmbito do Comité Misto criado pelo artigo 7.º do Acordo entre a União Europeia e a Ucrânia relativo ao transporte rodoviário de mercadorias (o «Acordo»), no que respeita à recondução do Acordo, incluindo a sua duração, tem por base o projeto de decisão do Comité Misto que acompanha a presente decisão.

Os representantes da União no Comité Misto podem acordar na introdução de alterações menores ao projeto de decisão do Comité Misto sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

*Artigo 2.º*

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*