

**Bruxelles, 1 septembrie 2025
(OR. en)**

12258/25

**Dosar interinstituțional:
2025/0266 (NLE)**

**TRANS 342
RELEX 1085**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	1 septembrie 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului mixt constituit prin Acordul dintre Uniunea Europeană și Ucraina privind transportul rutier de mărfuri, în ceea ce privește continuarea acordului

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2025) 474 final.

Anexă: COM(2025) 474 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 1.9.2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului
mixt constituit prin Acordul dintre Uniunea Europeană și Ucraina privind transportul
rutier de mărfuri, în ceea ce privește continuarea acordului**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care trebuie să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului mixt instituit prin Acordul dintre Uniunea Europeană și Ucraina privind transportul rutier de mărfuri, semnat la Lyon la 29 iunie 2022¹ (denumit în continuare „acordul”), în ceea ce privește continuarea acordului în conformitate cu articolul 7 alineatul (2).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Acordul este aplicat cu titlu provizoriu începând cu 29 iunie 2022. Acesta a fost aprobat în numele Uniunii Europene și a intrat în vigoare la 5 decembrie 2022². Prin Decizia nr. 2/2023 a Comitetului mixt din 16 martie 2023, acordul a fost prelungit până la 30 iunie 2024³. Prin Acordul de modificare semnat la Bruxelles la 20 iunie 2024, acesta a fost modificat și prelungit până la 30 iunie 2025, cu reînnoire tacită pentru o nouă perioadă de șase luni⁴, și se aplică de atunci cu titlu provizoriu. La 17 iunie 2025, Parlamentul European a adoptat aprobarea sa pentru încheierea Acordului de modificare, iar la 15 iulie 2025 Consiliul a adoptat decizia sa privind încheierea Acordului de modificare. Acordul, astfel cum a fost modificat, se aplică până la 31 decembrie 2025.

Acordul vizează facilitarea temporară a transportului rutier de mărfuri între și prin Ucraina și Uniunea Europeană, prin acordarea de drepturi suplimentare de tranzit și de transport de mărfuri între Ucraina și UE, ca urmare a războiului ilegal de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și a perturbărilor semnificative pe care le aduce pentru toate modurile de transport din Ucraina.

Începând din august 2023, Ucraina a relansat traficul prin Marea Neagră, care este utilizată în principal pentru exportul de cereale, dar cu o capacitate limitată pentru produse neagricole. Cu toate acestea, preocupările în materie de securitate rămân critice, iar această rută nu este încă o alternativă fiabilă pentru a răspunde nevoilor mai ample de import și export ale țării, inclusiv furnizarea de ajutor militar și umanitar și/sau de combustibil.

În acest context, culoarele de solidaritate UE-Ucraina⁵ care utilizează transportul feroviar, rutier și pe căile navigabile interioare au devenit un element vital pentru Ucraina, permițând exporturile de anumite produse agricole, contribuind la securitatea alimentară la nivel mondial. Acestea rămân principala opțiune pentru exportul altor mărfuri ucrainene (de exemplu fier, oțel) și pentru importul tuturor mărfurilor de care are nevoie Ucraina (inclusiv combustibil și ajutor umanitar). Se estimează că, în aprilie 2025, culoarele de solidaritate au reprezentat 70 % din exporturile ucrainene de produse neagricole (comparativ cu aproximativ

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

² Decizia (UE) 2022/2435 a Consiliului din 5 decembrie 2022 privind încheierea, în numele Uniunii Europene, a Acordului dintre Uniunea Europeană și Ucraina privind transportul rutier de mărfuri (JO L 319, 13.12.2022, p. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

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

⁵ https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_ro.

30 % prin Marea Neagră) și aproximativ 20 % din exporturile ucrainene de cereale, semințe oleaginoase și produse conexe (comparativ cu aproximativ 80 % prin Marea Neagră)⁶.

Transportul rutier este vital pentru comerțul dintre UE și Ucraina prin culoarele de solidaritate. Acesta are o importanță deosebită pentru importurile neagricole valoroase, întrucât, în 2023, aproape 50 % din acest tip de mărfuri au fost importate în Ucraina pe cale rutieră, reprezentând peste 75 % din importurile neagricole în termeni valorici.

Un Comitet mixt a fost instituit pentru supravegherea și monitorizarea aplicării și punerii în aplicare a acordului. Comitetul decide, în special, cu privire la continuarea acordului. În acest sens, Comitetul mixt trebuie să evalueze și să ia o decizie cu privire la nevoia continuării acordului cu cel puțin trei luni înainte de expirarea acordului, și anume cel târziu la 30 septembrie 2025. În conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din acord, Comitetul mixt trebuie să își adopte deciziile prin consens.

Prezenta propunere vine în urma a două discuții care au avut loc la 17 și 22 iulie 2025 în cadrul Grupului de lucru pentru transport terestru al Consiliului, pe baza unui document neoficial al Comisiei.

• **Efectele acordului**

Datele de care dispune Comisia confirmă faptul că acordul îndeplinește în continuare o funcție esențială pentru economia Ucrainei și rămâne deosebit de important pentru exporturile UE către Ucraina.

- Potrivit Eurostat, volumul importurilor UE din Ucraina pe cale rutieră a crescut semnificativ în urma intrării în vigoare a acordului. Importurile UE din Ucraina pe cale rutieră au crescut cu 64 %, de la 1 800 de mii de tone în T3/2021 la 2 945 mii de tone în T3/2022 (toate mărfurile). De atunci, importurile UE din Ucraina s-au stabilizat, ajungând la 7 749 de mii de tone în 2024, cu 13 % peste cele 6 869 de mii de tone din 2021, înainte de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Ca valoare, importurile UE din Ucraina pe cale rutieră au crescut cu 12 %, de la 9 006 milioane EUR în 2021 la 10 108 milioane EUR în 2024.
- Exporturile UE către Ucraina pe cale rutieră au crescut cu 36 %, de la 1 797 de mii de tone în T3/2021 la 2 446 de mii de tone în T3/2022 (toate mărfurile). De atunci, volumul total al exporturilor UE către Ucraina pe cale rutieră s-au stabilizat, ajungând la 7 617 mii de tone în 2024, cu 11 % peste cele 6 873 de mii de tone din 2021, înainte de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Ca valoare, exporturile UE către Ucraina pe cale rutieră au crescut cu 48 %, de la 22 526 de milioane EUR în 2021 la 33 434 de milioane EUR în 2024.
- Prin urmare, de la semnarea acordului, valoarea exporturilor UE către Ucraina pe cale rutieră a crescut într-un ritm mai rapid decât importurile din Ucraina, ceea ce a dus la o balanță comercială cu 73 % mai mare în 2024 decât în 2021 (de la 13 520 de milioane EUR în 2021 la 23 326 de milioane EUR în 2024).
- Aceste cifre arată că optimizarea capacității rutiere a fost esențială pentru a sprijini coridoarele alternative dintre UE și Ucraina, ajutând economia ucraineană și permițând transportul necesar al mărfurilor de care are nevoie, atunci când rutele de

⁶ Sursă: Estimările Comisiei Europene, pe baza datelor furnizate de serviciile vamale ucrainene.

transport tradiționale din regiune au devenit indisponibile din cauza războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei.

- Aceste tendințe pozitive sunt confirmate la nivel național pentru aproape toate statele membre și, în special, pentru statele membre învecinate cu Ucraina, conform datelor Eurostat. În Polonia, valoarea exporturilor către Ucraina pe cale rutieră a fost cu 85 % mai mare în 2024 decât în 2021, în timp ce importurile din Ucraina pe cale rutieră au crescut cu 8 % în aceeași perioadă, ceea ce a dus la o balanță comercială pozitivă de 8 237 de milioane EUR în 2024. În România, valoarea exporturilor către Ucraina pe cale rutieră a fost cu 124 % mai mare în 2024 decât în 2021, în timp ce importurile din Ucraina pe cale rutieră au crescut cu 15 % în aceeași perioadă, ceea ce a dus la o balanță comercială pozitivă de 677 de milioane EUR în 2024. În Slovacia, valoarea exporturilor către Ucraina pe cale rutieră a fost cu 106 % mai mare în 2024 decât în 2021, în timp ce importurile din Ucraina pe cale rutieră au crescut cu 31 % în aceeași perioadă, ceea ce a dus la o balanță comercială pozitivă de 803 milioane EUR în 2024. Doar în Ungaria s-a înregistrat o ușoară scădere a balanței comerciale, deoarece valoarea exporturilor rutiere a scăzut cu 17 % între 2021 și 2024, iar importurile pe cale rutieră au scăzut cu 22 % în aceeași perioadă, ceea ce a dus la o balanță comercială negativă de 90 de milioane EUR în 2024.
- Importanța transportului rutier este demonstrată, de asemenea, de faptul că 80 % din importurile de combustibili ale Ucrainei din UE au fost transportate pe cale rutieră. Transportul rutier reprezintă, de asemenea, aproximativ 70 % din produsele farmaceutice importate din UE în Ucraina și aproximativ 80 % din totalul importurilor farmaceutice în Ucraina au fost transportate în întreaga UE pe cale rutieră. Prin urmare, coridoarele terestre rămân esențiale, nu numai pentru cereale, ci și pentru toate celelalte produse de care Ucraina are nevoie sau pe care le exportă.
- Ucraina a creat în august 2023 un coridor alternativ în Marea Neagră pentru a exporta în principal cereale. Totuși, acest coridor face în continuare obiectul atacurilor rusești. Capacitatea acestui coridor este estimată la aproximativ 100 de milioane de tone pe an, în timp ce capacitatea Mării Negre înainte de război era de 150 de milioane de tone pe an. În aprilie 2025, exporturile ucrainene prin Marea Neagră s-au ridicat la aproximativ 4,6 milioane de tone, inclusiv aproximativ 3,2 milioane de tone de produse agricole și aproximativ 1,4 milioane de tone de produse neagricole, în timp ce importurile ucrainene prin Marea Neagră au fost estimate la aproximativ 0,7 milioane de tone în aprilie 2025⁷. Deși reprezintă un element valoros pentru exportul de cereale, acest coridor alternativ din Marea Neagră nu poate înlocui transportul rutier pentru toate mărfurile, în special în ceea ce privește importurile ucrainene din UE. În plus, transportul rutier oferă o alternativă mai flexibilă și mai fiabilă decât alte moduri de transport, în special pentru mărfurile cu valoare adăugată ridicată.
- Din datele disponibile reiese că numărul transportatorilor rutieri din UE care traversează frontiera ucraineană a scăzut de la 370 000 în 2021 și 345 000 în 2022 la 303 000 în 2023 și 203 000 în 2024⁸. Unele state membre raportează o pierdere a cotei de piață a transportatorilor rutieri stabiliți pe teritoriile lor în comparație cu transportatorii rutieri stabiliți în Ucraina în ceea ce privește volumul schimburilor comerciale rutiere dintre UE și Ucraina. Statele membre respective susțin că acest

⁷ Sursă: Estimările Comisiei Europene, pe baza datelor furnizate de serviciile vamale ucrainene.

⁸ Sursă: Date furnizate de autoritățile ucrainene.

lucru ar fi rezultatul costurilor de exploatare mai scăzute ale transportatorilor ucraineni. Este posibil ca o serie de alți factori să fi contribuit la această scădere. Războiul a îngreunat activitatea operatorilor de transport rutier de mărfuri din UE în Ucraina, în special din cauza reticenței transportatorilor din UE de a circula în unele părți ale Ucrainei care se află mai aproape de linia frontului și a dificultății de a obține asigurări pentru a acoperi riscurile legate de război. În plus, operațiunile de transport rutier dinspre și către Ucraina reprezintă, în medie, doar o mică parte din activitățile transportatorilor din UE, chiar și a celor din statele membre învecinate. Prin urmare, deși un impact asupra pieței poate fi resimțit la nivel local, Comisia nu are nicio dovadă că acordul a cauzat o denaturare majoră a piețelor de transport rutier din statele membre.

3. CONTINUAREA ACORDULUI

• Comitetul mixt

Prin articolul 7 din acord s-a constituit un Comitet mixt care supraveghează și monitorizează executarea și punerea în aplicare a acordului și revizuieste periodic funcționarea acestuia din perspectiva obiectivelor acestuia. Potrivit dispoziției respective, Comitetul mixt este compus din reprezentanți ai părților. Deciziile sale sunt luate prin consens și sunt obligatorii pentru părți.

În conformitate cu articolul 7 alineatul (2), Comitetul mixt este convocat cel târziu cu trei luni înainte de expirarea acordului pentru a evalua și a decide cu privire la necesitatea continuării acordului, precum și la durata acestuia.

• Actul avut în vedere spre adoptare de către Comitetul mixt

Comitetul mixt ar trebui să adopte o decizie în ceea ce privește continuarea acordului până la 31 martie 2027, în conformitate cu articolul 7 alineatul (2) din acord.

Motivele continuării acordului sunt multiple:

- În primul rând, monitorizarea acordului a arătat că acesta a jucat un rol esențial în contextul culoarelor de solidaritate, oferind o garanție pentru economia ucraineană, nu numai pentru exportul de produse agricole, ci și pentru facilitarea exportului de produse neagricole ucrainene.
- În al doilea rând, acordul a jucat, de asemenea, un rol esențial în garantarea că Ucraina are acces la importurile de care are nevoie, inclusiv la combustibil și la ajutor umanitar. În acest sens, acesta a avut un rol determinant în creșterea bruscă a exporturilor UE către Ucraina, oferind câștiguri economice pentru Uniune și statele sale membre. De asemenea, acordul poate contribui, în special în ceea ce privește statele membre învecinate, la echilibrarea colapsului exporturilor către Rusia care rezultă din sancțiunile UE.
- În al treilea rând, intensificarea comerțului rutier dintre UE și Ucraina demonstrează că acordul este și va rămâne esențial pentru a sprijini Ucraina și eforturile sale de reconstrucție în contextul războiului de agresiune al Rusiei.
- În al patrulea rând, Comisia nu a identificat nicio perturbare majoră pe piața transportului rutier de mărfuri din UE ca urmare a acordului. Eventuala concurență neloială a transportatorilor ucraineni pe teritoriul UE care decurge din acord este limitată, deoarece transportatorilor ucraineni li se acordă doar drepturi limitate de acces pe piață în comparație cu drepturile de care beneficiază transportatorii stabiliți

în statele membre ale UE. Într-adevăr, în temeiul acordului sunt permise numai comerțul bilateral și tranzitul, comerțul transfrontalier și cabotajul fiind interzise. În plus, operațiunile de transport rutier dinspre și către Ucraina reprezintă, în medie, doar o mică parte din activitățile transportatorilor din UE. Prin urmare, deși un impact asupra pieței poate fi resimțit la nivel local sau regional, fapt care necesită o monitorizare mai atentă, nu există nicio dovadă conform căreia acordul a cauzat o denaturare majoră a piețelor de transport rutier din statele membre, nici la nivelul UE, nici la nivel național.

- În al cincilea rând, modificările aduse acordului în 2024 au consolidat în mod substanțial punerea sa în aplicare, stabilind un cadru juridic care permite controale eficiente și prevenirea abuzurilor. La 24 martie 2025 și 25 iunie 2025, au avut loc reuniuni ale grupului de lucru ad-hoc privind punerea în practică a acordului, instituit în temeiul articolului 7a din acord. Monitorizarea punerii în aplicare a acordului nu a evidențiat nicio problemă majoră în materie de neconformitate sau de abuzuri. În special, punerea în aplicare a obligației conducătorilor auto de a deține autorizația în vehicul, în temeiul articolului 5A din acord, nu a generat dificultăți semnificative, iar codul QR inclus în autorizațiile deținute de operatorii de transport ucraineni este eficient, deoarece acesta permite un control efectiv al existenței și al valabilității lor. Obligația de a deține un autocolant în temeiul articolului 5C din acord pare să fie respectată. În ceea ce privește punerea în aplicare a măsurilor necesare pentru a asigura respectarea de către operatorii de transport rutier de mărfuri a obligațiilor care le revin, în temeiul articolului 5D din acord, un stat membru a raportat un număr semnificativ de încălcări, care fac în prezent obiectul, cu implicarea operatorilor în cauză, al procedurilor necesare în Ucraina în vederea posibilei adoptări a tuturor măsurilor ulterioare necesare. Până în prezent, niciunul dintre aceste rapoarte nu a condus la excluderea operatorilor ucraineni de transport rutier de mărfuri de la posibilitatea de a se prevala de drepturile prevăzute la articolul 5D alineatul (3) din acord. În fine, statele membre nu au raportat probleme în ceea ce privește punerea în aplicare a obligației de a deține anumite documente la controalele în trafic pentru controlul serviciilor de transport rutier, în temeiul articolului 5B din acord, sau în ceea ce privește punerea în aplicare a clauzei de asistență reciprocă prevăzută la articolul 5E din acord.

În plus, continuarea acordului până la 31 martie 2027 este necesară deoarece condițiile care justifică încheierea acordului inițial continuă să prevaleze. Războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei nu a încetat, iar acordul ar fi esențial pentru sprijinirea eforturilor de reconstrucție a Ucrainei, chiar și în cazul unui proces de încetare a focului sau de pace.

Mai rămâne de precizat că două state membre care se învecinează cu Ucraina au invocat un impact negativ asupra industriei transportului rutier de mărfuri, fapt reiterat de alte două state membre. În prezent, lipsesc date pentru a evalua amploarea problemei potențiale, în ce măsură aceasta este consecința acordului și care ar putea fi măsurile reparatorii. Prin urmare, orice prelungire suplimentară a acordului ar trebui să țină seama de rezultatele unui studiu privind impactul acordului asupra industriei transportului rutier, la nivelul UE și la nivel național, care ar trebui prezentat Comisiei înainte de expirarea acordului la 31 martie 2027. Acest studiu va viza fiecare dintre cele 27 de state membre, dar va acorda o atenție deosebită statelor membre care s-ar putea confrunta cu o concurență directă din partea transportatorilor ucraineni și, în primul rând, celor care se învecinează cu Ucraina (Polonia, Slovacia, Ungaria și România) și, în al doilea rând, statelor membre care ar putea fi afectate mai direct decât celelalte, chiar dacă acestea nu au o frontieră comună cu Ucraina (Estonia, Letonia, Lituania, Republica Cehă, Slovenia, Croația, Bulgaria). În ceea ce privește statele membre care se învecinează cu

Ucraina, studiul respectiv va analiza, de asemenea, orice efect subnațional sau orice efect asupra unei anumite categorii de transportatori. Studiul va descrie în special poziția operatorilor de transport rutier de mărfuri din UE și Ucraina în ceea ce privește transportul rutier de mărfuri între UE și Ucraina; o va compara cu poziția de dinainte de război; va explica motivele oricărei evoluții; va evalua impactul oricărei evoluții; va propune, pentru a proteja interesele operatorilor din UE, măsuri reparatorii pentru orice impact negativ observat, inclusiv, dacă este cazul, încetarea acordului și posibila înlocuire a acestuia cu alte măsuri adecvate în favoarea Ucrainei.

În plus, pentru a răspunde preocupărilor exprimate de unele state membre cu privire la existența unor condiții de concurență echitabile între operatorii de transport rutier de mărfuri din UE și din Ucraina (a se vedea mai sus), alinierea rapidă a Ucrainei la unele părți majore ale acquis-ului UE în domeniul transportului rutier va face parte dintr-o foaie de parcurs, convenită cu guvernul ucrainean și monitorizată de Comisie. Progresele vor fi luate în considerare pentru orice prelungire ulterioară a acordului. Acest lucru va viza în special pilonul social al acquis-ului în domeniul transportului rutier (perioadele de condus, pauzele și perioadele de repaus; timpul de lucru), introducerea rapidă a versiunii 2 a tahografelor inteligente și pilonul „piață” al acquis-ului în domeniul transportului rutier (crearea unui registru electronic național al întreprinderilor de transport rutier care respectă specificațiile UE, condițiile legate de cerința de stabilire) în conformitate cu appendicele la proiectul de decizie anexat al Comitetului mixt. Aceste obligații au fost selectate deoarece este vorba de elemente ale acquis-ului care nu au fost încă transpuse de Ucraina și care sunt esențiale pentru crearea unor condiții de concurență echitabile între UE și Ucraina în cadrul acordului (accesul la regulile pieței și regulile sociale). Acest lucru ar trebui privit în contextul actualelor negocieri de aderare⁹.

Prezenta propunere urmează unei propuneri privind poziția care trebuie să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului mixt constituit prin Acordul dintre Uniunea Europeană și Republica Moldova privind transportul rutier de mărfuri¹⁰, în ceea ce privește continuarea acordului¹¹. Această propunere se referă la o prelungire cu 18 luni a Acordului cu Republica Moldova, care a fost semnat de Uniune la 29 iunie 2022¹² și prelungit până la 31 decembrie 2025¹³.

4. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII EUROPENE

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii ar trebui, prin urmare, să fie în conformitate cu proiectul de decizie a Comitetului mixt atașat la prezenta propunere.

5. TEMEII JURIDICI

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii ale Consiliului de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”

⁹ Document EUCO 20/23.

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

¹¹ COM(2025)411 final.

¹² JO L 226, 14.9.2023, p. 1.

¹³ JO 2024/1266, 30.4.2024.

Conceptul de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză.

Comitetul mixt este un organism instituit printr-un acord, și anume Acordul dintre Uniunea Europeană și Ucraina privind transportul rutier de mărfuri.

Decizia avută în vedere privind prelungirea duratei acordului, pe care Comitetul mixt este invitat să o adopte, constituie un act cu efecte juridice și va fi obligatorie în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 7 alineatul (2) din acord.

Actul avut în vedere nu aduce modificări sau completări cadrului instituțional al acordului. Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie a Consiliului este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. Dacă actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, dintre care unul poate fi identificat ca fiind principal, iar celălalt ca având mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la transportul rutier. Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 91 din TFUE.

6. PUBLICAREA ACTULUI AVUT ÎN VEDERE

Este adecvat ca decizia Comitetului mixt să fie publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene după adoptare.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Comitetului mixt constituit prin Acordul dintre Uniunea Europeană și Ucraina privind transportul rutier de mărfuri, în ceea ce privește continuarea acordului

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91, coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Acordul dintre Uniunea Europeană și Ucraina privind transportul rutier de mărfuri¹⁴ („acordul”) a fost semnat de Uniune la 29 iunie 2022 și a intrat în vigoare la 5 decembrie 2022¹⁵.
- (2) Articolul 7 alineatul (1) din acord instituie un Comitet mixt care să supravegheze și să monitorizeze aplicarea și punerea în aplicare a acordului și să revizuiască periodic funcționarea acestuia în lumina obiectivelor sale. În temeiul articolului 7 alineatul (2) din acord, Comitetul mixt este convocat cel târziu cu trei luni înainte de expirarea acordului pentru a evalua și a decide cu privire la necesitatea continuării acordului.
- (3) Prin Decizia nr. 2/2023 a Comitetului mixt din 16 martie 2023¹⁶, durata acordului a fost prelungită până la 30 iunie 2024.
- (4) Prin Acordul de modificare semnat la 20 iunie 2024, acesta a fost modificat și prelungit până la 30 iunie 2025, cu reînnoire tacită pentru o nouă perioadă de șase luni¹⁷. Acordul de modificare se aplică cu titlu provizoriu începând de la data semnării sale. La 17 iunie 2025, Parlamentul European a adoptat aprobarea sa pentru încheierea Acordului de modificare, iar la 15 iulie 2025 Consiliul a adoptat decizia sa privind încheierea Acordului de modificare. Acordul se aplică până la 31 decembrie 2025.
- (5) Pentru ca atât Uniunea Europeană, cât și Ucraina să beneficieze în continuare de efectele pozitive ale acordului prin facilitarea transportului rutier de mărfuri între și prin Ucraina și Uniunea Europeană și prin asigurarea bunei funcționări a culoarelor de solidaritate în contextul războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, acordul trebuie prelungit până la 31 martie 2027.
- (6) În cadrul următoarei sale reuniuni, Comitetul mixt urmează să adopte o decizie privind necesitatea continuării acordului, inclusiv în ceea ce privește durata continuării. Decizia respectivă va fi obligatorie pentru Uniune.

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

¹⁵ JO L 226, 14.9.2023, p. 2.

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

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

- (7) Prin urmare, este necesar să se stabilească poziția care trebuie să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Comitetului mixt în ceea ce privește continuarea acordului,
- (8) Având în vedere preocupările și incertitudinile cu privire la un posibil impact negativ al acordului asupra unor state membre, Comisia va lansa un studiu privind impactul acordului asupra industriei transportului rutier, la nivelul UE și la nivel național. Orice prelungire suplimentară ar trebui să fie supusă înregistrării unor progrese satisfăcătoare în ceea ce privește alinierea legislației ucrainene la acquis-ul relevant al UE în materie de acces pe piață și de dispoziții sociale în domeniul transportului rutier, care nu a fost încă transpus, și ar trebui să țină seama de rezultatele studiului.
- (9) Prin urmare, poziția Uniunii în ceea ce privește continuarea acordului, inclusiv durata acesteia, ar trebui să se bazeze pe proiectul de decizie atașat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul Comitetului mixt constituit prin articolul 7 din Acordul dintre Uniunea Europeană și Ucraina privind transportul rutier de mărfuri („acordul”), în ceea ce privește continuarea acordului, inclusiv în ceea ce privește durata acesteia, se bazează pe proiectul de decizie al comitetului mixt, atașat la prezenta decizie.

Modificări minore ale proiectului de decizie a Comitetului mixt pot fi convenite de reprezentanții Uniunii în cadrul Comitetului mixt, fără a fi necesară o altă decizie a Consiliului.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*