



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 5 de marzo de 2024  
(OR. en)

7304/24

LIMITE

TRANS 129  
RELEX 275

#### NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	5 de marzo de 2024
A:	D. <sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2024) 117 final
Asunto:	Recomendación de DECISIÓN DEL CONSEJO por la que se autoriza a la Comisión a entablar negociaciones sobre las modificaciones del Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera, de 29 de junio de 2022

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2024) 117 final.

Adj.: COM(2024) 117 final

Bruselas, 5.3.2024  
COM(2024) 117 final

**SENSITIVE\***

Recomendación de

## **DECISIÓN DEL CONSEJO**

**por la que se autoriza a la Comisión a entablar negociaciones sobre las modificaciones del Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera, de 29 de junio de 2022**

---

\* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA RECOMENDACIÓN**

La Comisión recomienda al Consejo que autorice la apertura de negociaciones para la modificación del Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera, firmado en Lyon el 29 de junio de 2022<sup>1</sup> (en lo sucesivo, «el Acuerdo»), incluida la continuación del Acuerdo, nombre a la Comisión negociadora de la Unión, dicte directrices al negociador y designe un comité especial en consulta con el cual deben llevarse a cabo las negociaciones.

### **2. CONTEXTO**

#### **1.1. Resumen del Acuerdo**

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, tras la guerra de agresión ilegal de Rusia contra Ucrania y las fuertes perturbaciones que causa a todos los modos de transporte en Ucrania. También incluye medidas para facilitar el reconocimiento de los documentos del conductor. Actualmente es aplicable hasta el 30 de junio de 2024<sup>2</sup>. Sustituye provisionalmente los derechos de acceso al mercado basados en acuerdos bilaterales de transporte entre los Estados miembros y Ucrania.

#### **1.2. Efectos del Acuerdo**

Cuando la Comisión propuso al Consejo prorrogar el Acuerdo en enero de 2023, presentó datos que confirmaban que el Acuerdo había contribuido con éxito a que se exportasen productos agrícolas ucranianos a través de los corredores solidarios. En ese momento, la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro seguía en vigor, pero se consideró que el Acuerdo había complementado las exportaciones a través del mar Negro y, por tanto, había contribuido a la seguridad alimentaria mundial y al funcionamiento continuo de la economía ucraniana, incluso durante la guerra. Desde entonces, Rusia se ha retirado definitivamente de la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro. Más allá de las exportaciones ucranianas de cereales, el Acuerdo facilita la exportación de productos no agrícolas, en particular de productos industriales que no podían exportarse en el marco de la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro, y que siguen necesitando rutas de exportación e importación a través de la UE, ya que el corredor del mar Negro, establecido unilateralmente por Ucrania en agosto de 2023, no puede abordar las necesidades más amplias de importación y exportación del país, incluido el suministro de ayuda militar y humanitaria y de combustible, y sigue siendo objeto de ataques rusos.

---

<sup>1</sup> DO L 179 de 6.7.2022, p. 4.

<sup>2</sup> DO L 123 de 8.5.2023, p. 36.

En este contexto, los corredores solidarios, en los que el transporte por carretera desempeña un papel importante, en particular a través de los corredores terrestres con Polonia, Eslovaquia, Hungría y Rumanía, se han convertido para Ucrania en una arteria que permite la exportación de productos agrícolas, contribuye a la seguridad alimentaria mundial y sigue siendo la principal opción para la exportación de otras mercancías ucranianas (por ejemplo, hierro o acero) y la primera alternativa para que Ucrania importe todas las mercancías que necesita (incluidos el combustible y la ayuda humanitaria).

Entre mayo de 2022 y finales de enero de 2024, los corredores solidarios permitieron a Ucrania exportar alrededor de 122 millones de toneladas de mercancías (68 millones de toneladas de productos agrícolas y alrededor de 54 millones de toneladas de productos no agrícolas) e importar alrededor de 45 millones de toneladas de mercancías.

Se calcula que el comercio a través de los corredores de solidaridad desde mayo de 2022 ascendió a un total aproximado de 139 000 millones EUR, con aproximadamente 46 000 millones EUR de exportaciones ucranianas y aproximadamente 93 000 millones EUR de importaciones ucranianas.

En 2023, Ucrania exportó a través de los corredores solidarios alrededor de 40 millones de toneladas de productos agrícolas y alrededor de 30 millones de toneladas de productos no agrícolas, por un valor conjunto de unos 24 000 millones EUR. En 2023, Ucrania importó a través de los corredores solidarios alrededor de 27 millones de toneladas de mercancías, incluidas 3 millones de toneladas de productos agrícolas y alrededor de 24 millones de toneladas de productos no agrícolas, por un valor conjunto de unos 53 000 millones EUR.

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

Los datos recopilados por la Comisión desde la prórroga del Acuerdo el 16 de marzo de 2023 confirman que el Acuerdo sigue cumpliendo una función esencial para la economía de Ucrania y sigue siendo fundamental para las exportaciones de la UE a Ucrania.

- Según datos de Eurostat, el volumen de las exportaciones ucranianas por carretera a la UE ha aumentado significativamente tras la entrada en vigor del Acuerdo, en aproximadamente dos tercios en cuanto a volumen transportado y en aproximadamente un tercio en cuanto a valor. En términos absolutos, se han exportado a la UE más de 300 000 toneladas adicionales de mercancías cada mes tras el Acuerdo (una media de 873 000 toneladas al mes en el período comprendido entre julio de 2022 y septiembre de 2023, frente a las 528 000 toneladas mensuales en el período anterior al Acuerdo, de enero de 2020 a junio de 2022). Al mismo tiempo, el valor de las exportaciones mensuales adicionales es de unos 250 millones EUR al mes (una media de 953 millones EUR frente a 702 millones EUR al mes antes del Acuerdo).
- Estas cifras muestran que la optimización de la capacidad vial ha sido fundamental para apoyar corredores alternativos destinados a exportar cereales y otros productos a la UE y a terceros países y para ayudar a la economía ucraniana, al permitir el necesario transporte de las mercancías que precisa una vez que las rutas de transporte tradicionales en la región dejaron de estar disponibles debido a la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania.

- El volumen de las importaciones ucranianas procedentes de la UE ha aumentado en un nivel similar al de las exportaciones, a saber, unas 300 000 toneladas al mes (una media de 810 000 toneladas durante el período indicado frente a 509 000 toneladas al mes antes del Acuerdo). Sin embargo, el valor de las importaciones ucranianas ha aumentado casi tres veces más rápido que el de las exportaciones: más de 700 millones EUR al mes en el caso de las importaciones ucranianas (una media de 2 430 millones de euros frente a 1 695 millones EUR al mes antes del Acuerdo) en comparación con los 250 millones EUR de las exportaciones.
- En total, las exportaciones actuales son unas 380 000 toneladas y 900 millones EUR superiores a la media mensual anterior a la ratificación del Acuerdo. Así pues, el valor de las mercancías de la UE transportadas a Ucrania por carretera sigue aumentando significativamente desde el inicio del Acuerdo.
- Por tanto, el Acuerdo ha desempeñado un papel clave para aumentar la balanza comercial de la UE con Ucrania en 500 millones EUR al mes.
- Para la mayoría de los Estados miembros estas tendencias positivas se confirman a nivel nacional (de nuevo en los mismos períodos indicados anteriormente); los efectos han sido muy positivos, en particular, para los Estados miembros vecinos de Ucrania. Las exportaciones polacas por carretera a Ucrania han aumentado un 72 % después del Acuerdo, mientras que las importaciones procedentes de Ucrania por carretera han aumentado un 49 %. Las exportaciones eslovacas por carretera a Ucrania han aumentado un 120 %, mientras que las importaciones por carretera han aumentado un 46 %. Las exportaciones rumanas por carretera han aumentado un 163 %, mientras que las importaciones por carretera han aumentado un 72 %. Solo en el caso de Hungría se ha producido un ligero deterioro de la balanza comercial, ya que las exportaciones por carretera han disminuido un 1,5 % y las importaciones por carretera han aumentado un 7 %.
- La importancia del transporte por carretera también queda demostrada por el hecho de que el 80 % de las importaciones de combustible de Ucrania procedentes de la UE se han transportado por carretera. El transporte por carretera también representa alrededor del 70 % de los productos farmacéuticos importados de la UE en Ucrania y alrededor del 80 % de todas las importaciones farmacéuticas en Ucrania se transportaron por carretera por toda la UE.
- Tras la retirada de Rusia de la Iniciativa sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro y los continuos esfuerzos de Rusia por destruir o amenazar los puertos de la aglomeración de Odesa y del Danubio, los corredores terrestres siguen siendo esenciales, no solo para los cereales, sino sobre todo para todos los demás productos que necesita o exporta Ucrania.
- Desde agosto de 2023, Ucrania ha creado un corredor marítimo en el mar Negro para exportar principalmente cereales. Sin embargo, este corredor sigue siendo objeto de ataques rusos. La capacidad de este corredor se estima en 30 millones de toneladas anuales, mientras que la capacidad del Mar Negro antes de la guerra era de 150 millones de toneladas anuales. Si bien este corredor es un elemento valioso para la exportación de cereales, no puede sustituir el transporte por carretera de todas las demás mercancías que no pueden transportarse por barco a través del Mar Negro.
- Varios Estados miembros informan de un aumento del número de vehículos ucranianos en su territorio (Bulgaria, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, Hungría y Polonia). En estos casos se ha notificado una pérdida de cuota de mercado en la

actividad de los transportistas por carretera de estos Estados miembros con Ucrania, y algunos operadores ha alegado que esto se debe a los menores costes de explotación de los transportistas ucranianos. Sin embargo, las operaciones de transporte por carretera con origen y destino en Ucrania representan, por término medio, solo una pequeña proporción de las actividades de los transportistas de la UE. Por tanto, si bien puede percibirse un impacto en el mercado a nivel local, no hay pruebas de que el Acuerdo haya causado una distorsión importante de los mercados del transporte por carretera de los Estados miembros y de la Unión.

### **1.3. Necesidad de modificar el Acuerdo**

Aunque el Acuerdo es esencial para Ucrania y sus efectos son muy positivos para la UE, en los últimos meses varios Estados miembros han expresado su preocupación por la ejecución del Acuerdo y su posible impacto a nivel local en el sector del transporte por carretera. Estas preocupaciones se debatieron en la reunión del Comité Mixto celebrada el 18 de diciembre de 2023, en la que se concluyó que las condiciones subyacentes que justifican el Acuerdo siguen siendo válidas. Sin embargo, las Partes señalaron una serie de cuestiones derivadas de la aplicación y la ejecución del Acuerdo.

Estas cuestiones están relacionadas, en primer lugar, con posibles dificultades de las autoridades de control de las Partes para hacerlo cumplir. Por ejemplo, dado que las licencias se han digitalizado plenamente en Ucrania y los Estados miembros no tienen acceso a las bases de datos ucranianas, puede que no siempre sea fácil garantizar en carretera que el camión ucraniano objeto de control pertenezca a un operador de transporte por carretera debidamente autorizado para realizar transportes internacionales. Del mismo modo, a primera vista podría resultar difícil distinguir entre las operaciones realizadas en el marco del Acuerdo y las realizadas en el marco de otros instrumentos internacionales de transporte por carretera, como el Convenio de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT). Por último, por lo que se refiere a los recorridos de vacío, aportará seguridad jurídica a los transportistas de mercancías por carretera y facilitará el control en carretera si el conductor lleva consigo documentos específicos que certifiquen que se realiza una operación de vacío en relación con una operación de tránsito o bilateral, tal como se exige para las operaciones de vacío realizadas en el marco del Acuerdo.

Otras cuestiones están relacionadas con el refuerzo de la ejecución del Acuerdo. Entre ellas se encuentran, en particular, el cumplimiento por parte de los transportistas de mercancías por carretera de sus obligaciones en lo que respecta a las operaciones autorizadas en el marco del Acuerdo, el fraude o la falsificación de documentos del conductor y las infracciones graves reiteradas y persistentes de tráfico en materia de seguridad vial. Estas cuestiones también se refieren a la forma en que las autoridades ucranianas informan a los Estados miembros sobre la prórroga del período de validez de los documentos del conductor.

Por tanto, se requieren cambios limitados en el Acuerdo para facilitar el control de su cumplimiento y reforzar su ejecución.

Algunos Estados miembros también plantearon un posible impacto del Acuerdo en el sector del transporte por carretera en la reunión del Consejo de 4 de diciembre de 2023 y en su preparación, así como en la reunión del Comité Mixto de 18 de diciembre de 2023. Estas preocupaciones han puesto de manifiesto la necesidad de mejorar la cooperación, así como el intercambio de datos e información entre las Partes para mejorar la evaluación del funcionamiento del Acuerdo. Algunos Estados miembros limítrofes con Ucrania y algunas

asociaciones de transportistas expresaron su preocupación por el impacto del Acuerdo en determinados segmentos de los mercados nacionales de transporte de mercancías, ya gravemente afectados por la guerra en Ucrania y, en consecuencia, por las sanciones impuestas a Rusia y Bielorrusia y las medidas recíprocas adoptadas por estos dos países.

Por consiguiente, también se propone introducir una nueva cláusula de salvaguardia, en caso de perturbación grave del mercado nacional del transporte por carretera en una zona geográfica determinada de una de las Partes que sea imputable al Acuerdo, y permitir que el Comité Mixto decida, en circunstancias excepcionales, la suspensión del Acuerdo.

Al mismo tiempo, y teniendo en cuenta las modificaciones mencionadas que deben negociarse, es necesario prorrogar el Acuerdo<sup>3</sup> por las siguientes razones:

- En primer lugar, el seguimiento del Acuerdo ha demostrado que este ha desempeñado un papel esencial en el contexto de los corredores solidarios, al proporcionar una arteria para la economía ucraniana y contribuir también a la seguridad alimentaria mundial, habida cuenta del bloqueo ruso de los puertos ucranianos del mar Negro. Si bien Rusia puso fin a la Iniciativa de las Naciones Unidas sobre la Exportación de Cereales por el Mar Negro en julio de 2023, Ucrania ha logrado establecer un corredor en el mar Negro principalmente para las exportaciones de cereales. No obstante, aunque la capacidad de este nuevo corredor es importante, sigue siendo susceptible de ser atacado por Rusia. Por ello, los corredores solidarios, incluidas las rutas de transporte por carretera a través de la UE, siguen siendo esenciales para las exportaciones e importaciones ucranianas.
- En segundo lugar, el Acuerdo ha facilitado la exportación de mercancías no agrícolas ucranianas que no se benefician del corredor ucraniano del Mar Negro.
- En tercer lugar, el Acuerdo también ha sido fundamental para garantizar que Ucrania tenga acceso a las importaciones que necesita, incluidos el combustible y la ayuda humanitaria. A este respecto, ha facilitado las exportaciones de la UE a Ucrania y, por tanto, sigue aportando beneficios a la UE.
- En cuarto lugar, las operaciones de transporte por carretera con origen y destino en Ucrania representan, por término medio, solo una pequeña proporción de las actividades de los transportistas de la UE. Por tanto, si bien puede percibirse un impacto en el mercado a nivel local que exige un seguimiento más estrecho (véase el punto 2.4), no hay pruebas de que el Acuerdo haya causado ninguna distorsión importante del mercado general del transporte por carretera de la UE. Por ello, la afirmación de que el Acuerdo no crea una amenaza competitiva para los operadores de transporte de la UE sigue siendo válida. Es poco probable que esto cambie durante el período para el que se propone la prórroga.

Parece necesario que continúe la vigencia del Acuerdo durante al menos dieciocho meses, ya que aún prevalecen las condiciones que justificaban la celebración del acuerdo original y probablemente este siga siendo el caso durante bastante tiempo. La guerra de agresión rusa

---

<sup>3</sup> El artículo 7, apartados 2 y 5, del Acuerdo permite al Comité Mixto creado por el Acuerdo prorrogar el Acuerdo. Sin embargo, dado que las modificaciones destinadas a reforzar la aplicación del Acuerdo y a introducir una nueva cláusula de salvaguardia no pueden ser decididas por el Comité Mixto, la Comisión, por motivos de economía procesal, también solicita la autorización del Consejo para negociar la prórroga del Acuerdo.

contra Ucrania no ha cesado y la mayoría de los observadores no prevén que esta agresión finalice en un futuro próximo.

Por estas razones, el Acuerdo debe modificarse con los elementos siguientes:

- una prórroga del Acuerdo;
- medidas adecuadas para remediar las dificultades detectadas en la aplicación del Acuerdo;
- una cláusula que dé a ambas Partes la posibilidad de suspender total o parcialmente el Acuerdo o de adoptar otras medidas de salvaguardia en su marco en una zona geográfica durante un período no superior a tres meses en caso de perturbación grave del mercado del transporte por carretera en dicha zona geográfica. La Comisión notificará, en nombre de la Unión, a la otra Parte en el Acuerdo cualquier medida adoptada en virtud de esta cláusula. La suspensión del Acuerdo se basará en una Decisión del Consejo de conformidad con el artículo 218, apartado 9, del TFUE, a propuesta de la Comisión, por propia iniciativa o a petición de un Estado miembro;
- una cláusula por la que se amplíen las competencias del Comité Mixto al dar la posibilidad de decidir sobre la suspensión temporal del Acuerdo si existen pruebas sólidas y claras de que manifiestamente ya no se cumplen los objetivos del Acuerdo;
- la constitución de un grupo de trabajo *ad hoc* específico creado para supervisar la aplicación de estas medidas y facilitar la aplicación práctica del Acuerdo y cumplir las normas establecidas en el artículo 9 del Reglamento interno del Comité Mixto<sup>4</sup> sobre la supervisión del Acuerdo.

### 3. COHERENCIA CON OTRAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN

Las modificaciones que se negociarán no modificarán las características básicas del Acuerdo, que seguirán siendo plenamente coherentes con la actual política de relaciones exteriores de la UE con Ucrania. También seguirá plenamente en consonancia con el Acuerdo de Asociación firmado el 27 de junio de 2014 entre la Unión y Ucrania.

### 4. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

#### • Base jurídica

La base jurídica procedimental de una decisión por la que se autoriza la apertura de negociaciones para un acuerdo — incluido un acuerdo por el que se modifique un acuerdo existente— entre la Unión y un tercer país y por la que se dictan directrices al negociador es el artículo 218, apartados 3 y 4, del TFUE.

#### • Competencia de la Unión

El artículo 216, apartado 1, del TFUE dispone lo siguiente:

«La Unión podrá celebrar un acuerdo con uno o varios terceros países u organizaciones internacionales cuando así lo prevean los Tratados o cuando la celebración de un acuerdo bien sea necesaria para alcanzar, en el contexto de las políticas de la Unión, alguno de los objetivos

---

<sup>4</sup> DO L 123 de 8.5.2023, p. 32.

establecidos en los Tratados, bien esté prevista en un acto jurídicamente vinculante de la Unión, o bien pueda afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas».

El Acuerdo se celebró con el fin de alcanzar, en el marco de las políticas de la Unión, uno de los objetivos contemplados en los Tratados, a saber, hacer efectiva la política de transportes de la Unión en el ámbito del transporte terrestre, en particular en lo que se refiere al acceso al mercado en relación con el transporte internacional de mercancías por carretera entre la Unión y Ucrania. Su celebración estaba prevista en el artículo 136 del Acuerdo de Asociación con Ucrania.

La propuesta se refiere a la apertura de negociaciones con vistas a modificar el Acuerdo para permitir su continuación, garantizando al mismo tiempo una aplicación mejor, más justa y más controlada de sus principales disposiciones, así como para facilitar el control de su cumplimiento en los territorios de cada Parte.

Las modificaciones que deben negociarse se refieren a la continuación del Acuerdo, incluida su duración, y a las medidas adecuadas para remediar las dificultades detectadas en la aplicación del Acuerdo.

No afectan al ámbito de aplicación del Acuerdo, son coherentes con los objetivos políticos que persigue y no alteran la competencia de la Unión en relación con él.

El Acuerdo fue celebrado por la Unión y Ucrania.

Por consiguiente, la Unión tiene competencia para celebrar un acuerdo internacional que modifique el Acuerdo vigente con Ucrania sobre transporte por carretera.

- **Obligación de consulta de la Comisión**

Teniendo en cuenta la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de julio de 2015 en el asunto C-425/13<sup>5</sup>, que aclara las funciones de las distintas instituciones a efectos de la aplicación del artículo 218, apartados 2 y 4, del TFUE, de conformidad con los principios de equilibrio institucional y cooperación leal establecidos en el artículo 13, apartado 2, del TUE, es necesario reflejar estas aclaraciones.

Es conveniente que la Comisión facilite al Consejo y al Comité especial designado por este toda la información que les sea necesaria para supervisar el desarrollo de las negociaciones, como, en particular, las orientaciones anunciadas y las posiciones defendidas por las otras Partes durante las negociaciones. La Comisión informará por escrito al Consejo y al Comité especial designado por este sobre el resultado de las negociaciones, de manera que el Consejo pueda ejercer sus prerrogativas institucionales.

A fin de cumplir la obligación de respetar el equilibrio institucional establecida en el artículo 13, apartado 2, del TUE y la obligación establecida en el artículo 218, apartado 10, del TFUE, la Comisión informará al Parlamento Europeo en la misma medida.

- **Proporcionalidad**

La Recomendación se ajusta al principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación:

---

<sup>5</sup> ECLI:EU:C:2015:483.

Las modificaciones que deben negociarse no modifican el ámbito de aplicación del Acuerdo y se limitan a las medidas necesarias para garantizar su aplicación justa y más controlada. La prórroga está limitada en el tiempo y es de duración razonable.

La carga administrativa o financiera adicional que pueden suponer las modificaciones se limita estrictamente a lo necesario para el control de la ejecución del Acuerdo y se compensa con la continuación de la vigencia del Acuerdo que permiten y la reducción de la carga administrativa que conllevan tanto para la industria como para los Estados miembros.

#### 5. **REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La Recomendación no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

#### 6. **OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Las negociaciones se desarrollarán en consulta con un comité especial.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la Recomendación**

Las disposiciones específicas figuran en el anexo de la Recomendación de Decisión del Consejo.

Recomendación de

## DECISIÓN DEL CONSEJO

**por la que se autoriza a la Comisión a entablar negociaciones sobre las modificaciones del Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera, de 29 de junio de 2022**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 218, apartados 3 y 4,

Visto el Acuerdo entre la Unión Europea y Ucrania relativo al transporte de mercancías por carretera, de 29 de junio de 2022<sup>6</sup>, (en lo sucesivo, «el Acuerdo»),

Vista la Recomendación de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Deben entablarse negociaciones con vistas a la celebración de un acuerdo por el que se modifique el Acuerdo, incluida su duración.
- (2) Debe designarse a la Comisión como negociadora.
- (3) Las negociaciones deben ser llevadas a cabo por la Comisión en consulta con el [nombre del comité especial que debe insertar el Consejo] y de conformidad con las funciones respectivas de las instituciones establecidas en el artículo 13, apartado 2, del Tratado de la Unión Europea y en el artículo 218 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, según la interpretación del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### *Artículo 1*

Se autoriza a la Comisión a negociar, en nombre de la Unión, modificaciones del Acuerdo, incluida su duración.

### *Artículo 2*

Las directrices de negociación figuran en el anexo.

### *Artículo 3*

Las negociaciones se llevarán a cabo en consulta con el [nombre del comité especial, que debe insertar el Consejo].

### *Artículo 4*

La destinataria de la presente Decisión es la Comisión.

---

<sup>6</sup> DO L 179 de 6.7.2022, p. 4.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo*  
*El Presidente / La Presidenta*

