



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 5 marzo 2024  
(OR. en)

7304/24

LIMITE

TRANS 129  
RELEX 275

#### NOTA DI TRASMISSIONE

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	5 marzo 2024
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2024) 117 final
Oggetto:	Raccomandazione di DECISIONE DEL CONSIGLIO che autorizza la Commissione ad avviare negoziati su modifiche dell'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada del 29 giugno 2022

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2024) 117 final.

---

All.: COM(2024) 117 final

Bruxelles, 5.3.2024  
COM(2024) 117 final

**SENSITIVE\***

Raccomandazione di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Commissione ad avviare negoziati su modifiche dell'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada del 29 giugno 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>

## **RELAZIONE**

### **1. CONTESTO DELLA RACCOMANDAZIONE**

La Commissione raccomanda al Consiglio di autorizzare l'avvio di negoziati per la modifica dell'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada firmato a Lione il 29 giugno 2022<sup>1</sup> (di seguito "accordo"), compresa la proroga dell'accordo, di designare come negoziatore dell'Unione la Commissione, di impartire direttive al negoziatore e di designare un comitato speciale che deve essere consultato nella conduzione dei negoziati.

### **2. PREMESSA**

#### **1.1. Sintesi dell'accordo**

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 illegale di aggressione della Russia contro l'Ucraina e delle notevoli perturbazioni che questa comporta per tutti i modi di trasporto in Ucraina. L'accordo prevede inoltre misure volte ad agevolare il riconoscimento dei documenti dei conducenti. Attualmente l'accordo si applica fino al 30 giugno 2024<sup>2</sup>. Sostituisce in via provvisoria i diritti di accesso al mercato basati sugli accordi bilaterali in materia di trasporti tra gli Stati membri e l'Ucraina.

#### **1.2. Effetti dell'accordo**

Quando ha proposto al Consiglio di prorogare l'accordo nel gennaio 2023, la Commissione ha presentato dati che confermano l'efficace contributo dell'accordo nel consentire l'esportazione di prodotti agricoli ucraini attraverso i corridoi di solidarietà. In tale periodo l'iniziativa sui cereali del Mar Nero era ancora in vigore, ma si è ritenuto che l'accordo integrasse le esportazioni attraverso il Mar Nero, contribuendo in tal modo alla sicurezza alimentare globale e al costante funzionamento dell'economia ucraina, anche durante il periodo della guerra. Da allora la Russia si è definitivamente ritirata dall'iniziativa sui cereali del Mar Nero. Oltre alle esportazioni ucraine di cereali, l'accordo agevola l'esportazione di prodotti non agricoli, in particolare di prodotti industriali, che non potevano essere esportati nell'ambito dell'iniziativa sui cereali del Mar Nero e che continuano a necessitare di rotte di esportazione e importazione attraverso l'UE, dal momento che il corridoio del Mar Nero, istituito unilateralmente dall'Ucraina nell'agosto 2023, non è in grado di soddisfare il fabbisogno generale di importazioni ed esportazioni del paese, compreso l'invio di aiuti militari e umanitari e di carburante, e rimane soggetto ad attacchi russi.

In tale contesto, i corridoi di solidarietà – nell'ambito dei quali il trasporto su strada svolge un ruolo importante, in particolare attraverso i corridoi terrestri con Polonia, Slovacchia, Ungheria e Romania – sono diventati vitali per l'Ucraina, in quanto consentono le esportazioni

---

<sup>1</sup> GU L 179 del 6.7.2022, pag. 4.

<sup>2</sup> GU L 123 dell'8.5.2023, pag. 36.

di prodotti agricoli, contribuendo alla sicurezza alimentare globale, e rimangono l'opzione principale per l'esportazione di altri prodotti ucraini (ad esempio ferro, acciaio) e l'opzione primaria per l'Ucraina per l'importazione di tutte le merci di cui ha bisogno (compresi il carburante e gli aiuti umanitari).

Tra maggio 2022 e la fine di gennaio 2024 i corridoi di solidarietà hanno consentito all'Ucraina di esportare circa 122 milioni di tonnellate di merci (68 milioni di tonnellate di prodotti agricoli e circa 54 milioni di tonnellate di prodotti non agricoli) e di importare circa 45 milioni di tonnellate di merci.

Il valore totale degli scambi commerciali attraverso i corridoi di solidarietà da maggio 2022 è stimato a circa 139 miliardi di EUR, di cui circa 46 miliardi di EUR per le esportazioni ucraine e circa 93 miliardi di EUR per le importazioni ucraine.

Nel 2023 l'Ucraina ha esportato attraverso i corridoi di solidarietà circa 40 milioni di tonnellate di prodotti agricoli e circa 30 milioni di tonnellate di prodotti non agricoli, per un valore complessivo di circa 24 miliardi di EUR. Nel 2023 l'Ucraina ha importato attraverso i corridoi di solidarietà circa 27 milioni di tonnellate di merci, di cui circa 3 milioni di tonnellate di prodotti agricoli e circa 24 milioni di tonnellate di prodotti non agricoli, per un valore complessivo di circa 53 miliardi di EUR.

Il trasporto su strada è essenziale per gli scambi commerciali tra l'UE e l'Ucraina attraverso i corridoi di solidarietà. Riveste particolare importanza per le preziose importazioni non agricole, 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.

I dati raccolti dalla Commissione in seguito alla proroga dell'accordo del 16 marzo 2023 confermano che l'accordo svolge ancora una funzione essenziale per l'economia ucraina e rimane fondamentale per le esportazioni dell'UE verso l'Ucraina.

- Il volume delle esportazioni ucraine su strada verso l'UE, quale misurato da Eurostat, è notevolmente aumentato a seguito dell'entrata in vigore dell'accordo: di circa due terzi in termini di volume trasportato e di circa un terzo in termini di valore. In termini assoluti, oltre 300 000 tonnellate supplementari di merci sono state esportate nell'UE ogni mese dopo l'accordo (in media 873 000 tonnellate al mese nel periodo luglio 2022-settembre 2023 rispetto a 528 000 tonnellate al mese nel periodo precedente l'accordo, da gennaio 2020 a giugno 2022). Nel contempo, il valore delle esportazioni supplementari mensili ammonta a circa 250 milioni di EUR al mese (in media 953 milioni di EUR rispetto a 702 milioni di EUR al mese prima dell'accordo).
- Tali dati mostrano che l'ottimizzazione della capacità stradale è stata fondamentale nel sostenere corridoi alternativi per l'esportazione di cereali e altri prodotti verso l'UE e i paesi terzi e per il sostegno all'economia ucraina, consentendo il necessario trasporto delle merci di cui ha bisogno, quando le rotte di trasporto tradizionali nella regione sono diventate indisponibili a causa della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina.
- Le importazioni ucraine dall'UE sono aumentate di un importo analogo a quello delle esportazioni in volume, vale a dire di circa 300 000 tonnellate al mese (in media 810 000 tonnellate nel periodo indicato rispetto a 509 000 tonnellate al mese prima dell'accordo). Le importazioni ucraine in termini di valore sono tuttavia aumentate quasi tre volte più rapidamente delle esportazioni ucraine: oltre 700 milioni di EUR al mese per le importazioni ucraine (in media 2 430 milioni di EUR contro 1 695 milioni di EUR al mese prima dell'accordo) rispetto a 250 milioni di EUR di esportazioni.

- Nel complesso, le esportazioni attuali superano di circa 380 000 tonnellate e di 900 milioni di EUR la media mensile prima della ratifica dell'accordo. Il valore delle merci dell'UE trasportate su strada verso l'Ucraina continua pertanto ad aumentare in modo significativo dall'inizio dell'accordo.
- L'accordo ha quindi svolto un ruolo fondamentale nell'aumentare la bilancia commerciale dell'UE con l'Ucraina di 500 milioni di EUR al mese.
- Per la maggior parte degli Stati membri tali tendenze positive sono confermate a livello nazionale (sempre nei periodi sopra indicati); in particolare per gli Stati membri vicini all'Ucraina gli effetti sono stati molto positivi. Le esportazioni polacche verso l'Ucraina su strada sono aumentate del 72 % dopo l'accordo, mentre le importazioni dall'Ucraina su strada sono aumentate del 49 %. Le esportazioni slovacche verso l'Ucraina su strada sono aumentate del 120 % dopo l'accordo, mentre le importazioni dall'Ucraina su strada sono aumentate del 46 %. Le esportazioni rumene verso l'Ucraina su strada sono aumentate del 163 % dopo l'accordo, mentre le importazioni dall'Ucraina su strada sono aumentate del 72 %. Solo nel caso dell'Ungheria si è registrato un lieve deterioramento della bilancia commerciale, le esportazioni su strada sono diminuite dell'1,5 %, mentre le importazioni su strada sono aumentate del 7 %.
- L'importanza del trasporto su strada è dimostrata anche dal fatto che l'80 % delle importazioni ucraine di carburante dall'UE è stato trasportato su strada. Il trasporto su strada rappresenta inoltre circa il 70 % delle importazioni di prodotti farmaceutici dall'UE verso l'Ucraina e circa l'80 % di tutte le importazioni farmaceutiche in Ucraina è stato trasportato su strada attraverso l'UE.
- A seguito del ritiro della Russia dall'iniziativa sui cereali del Mar Nero e dei continui sforzi della Russia volti a distruggere o minacciare il porto marittimo di Odessa e i porti sul Danubio, i corridoi terrestri rimangono essenziali, non solo per i cereali, ma soprattutto per tutti gli altri prodotti di cui l'Ucraina ha bisogno o che intende esportare.
- Dall'agosto 2023 l'Ucraina ha creato un corridoio marittimo nel Mar Nero per esportare principalmente cereali. Il corridoio rimane tuttavia oggetto di attacchi russi. La capacità del corridoio è stimata a 30 milioni di tonnellate all'anno, mentre la capacità del Mar Nero prima della guerra corrispondeva a 150 milioni di tonnellate all'anno. Questo corridoio, pur essendo un elemento importante per l'esportazione di cereali, non può sostituire il trasporto su strada per tutte le altre merci che non possono essere spedite attraverso il Mar Nero.
- Diversi Stati membri segnalano un aumento del numero di veicoli ucraini sul loro territorio (Bulgaria, Repubblica ceca, Ungheria, Polonia, Slovacchia, Slovenia). In questi casi è stata segnalata una perdita di quota di mercato nell'attività dei trasportatori di tali Stati membri rispetto all'Ucraina, e alcuni di essi sostengono che ciò sia dovuto ai minori costi di esercizio dei trasportatori ucraini. Tuttavia, le operazioni di trasporto su strada da e verso l'Ucraina rappresentano in media solo una piccola parte dell'attività dei trasportatori dell'UE. Anche se è possibile che a livello locale sia avvertito un impatto sul mercato, non vi sono pertanto prove che l'accordo abbia causato gravi distorsioni dei mercati del trasporto su strada degli Stati membri e dell'Unione.

### 1.3. Necessità di modificare l'accordo

Sebbene l'accordo sia essenziale per l'Ucraina e gli effetti che ne derivano siano molto positivi per l'UE, negli ultimi mesi alcuni Stati membri hanno espresso preoccupazioni in merito all'attuazione dell'accordo e al suo possibile impatto a livello locale sul settore del trasporto su strada. Tali preoccupazioni sono state discusse nella riunione del comitato misto tenutasi il 18 dicembre 2023, in cui si è concluso che le condizioni di base che giustificano l'accordo restano valide. Le parti hanno tuttavia rilevato una serie di problemi derivanti dall'applicazione e dall'attuazione dell'accordo.

Tali problemi riguardano in primo luogo le possibili difficoltà di applicazione da parte delle autorità di controllo delle parti. Ad esempio, dato che le licenze sono state interamente digitalizzate in Ucraina e che gli Stati membri non hanno accesso alle banche dati ucraine, potrebbe non essere sempre facile garantire nell'ambito di controlli su strada che l'autocarro ucraino controllato appartiene a un operatore di trasporto su strada debitamente autorizzato a effettuare trasporti internazionali. Analogamente, potrebbe essere difficile distinguere a prima vista tra le operazioni effettuate nell'ambito dell'accordo e quelle effettuate nell'ambito di altri strumenti internazionali in materia di trasporto su strada, come la convenzione CEMT. Infine, per quanto riguarda i viaggi a vuoto, sarà garantita la certezza del diritto per i trasportatori di merci su strada e i controlli su strada saranno agevolati se il conducente è in possesso di specifici documenti attestanti che un'operazione a vuoto è effettuata nell'ambito di un'operazione di transito o bilaterale, come richiesto per le operazioni a vuoto effettuate nell'ambito dell'accordo.

Altri problemi riguardano il rafforzamento dell'attuazione dell'accordo. Vi rientrano in particolare il rispetto, da parte dei trasportatori di merci su strada, degli obblighi in termini di operazioni autorizzate ai sensi dell'accordo, frodi o falsificazioni dei documenti del conducente e infrazioni gravi, ripetute e persistenti in materia di sicurezza stradale. Riguardano anche la modalità in cui gli Stati membri sono informati dalle autorità ucraine in merito alla proroga del periodo di validità dei documenti del conducente.

Sono pertanto necessarie modifiche limitate dell'accordo per agevolarne l'applicazione e rafforzarne l'attuazione.

La possibilità di un impatto dell'accordo sul settore del trasporto su strada è stata inoltre evocata da alcuni Stati membri nella sessione del Consiglio del 4 dicembre 2023 e in preparazione, nonché in sede di comitato misto del 18 dicembre 2023. Tali preoccupazioni hanno evidenziato la necessità di potenziare la cooperazione e lo scambio di dati e informazioni tra le parti per migliorare la valutazione del funzionamento dell'accordo. Alcuni Stati membri confinanti con l'Ucraina e alcune associazioni di trasportatori hanno espresso preoccupazione per l'impatto dell'accordo su alcuni segmenti dei mercati nazionali del trasporto di merci, già duramente colpiti dalla guerra in Ucraina e, di conseguenza, dalle sanzioni imposte alla Russia e alla Bielorussia e dalle misure di reciprocità adottate da questi due paesi.

Si propone pertanto di introdurre una nuova clausola di salvaguardia in caso di grave perturbazione del mercato nazionale del trasporto su strada in una determinata zona geografica di una delle parti attribuibile all'accordo e di consentire al comitato misto di decidere, in circostanze eccezionali, la sospensione dell'accordo.

Nel contempo, e tenuto conto della necessità di negoziare le suddette modifiche, occorre prorogare l'accordo<sup>3</sup> per i motivi esposti di seguito.

- In primo luogo, il monitoraggio dell'accordo ha dimostrato il suo ruolo essenziale nel contesto dei corridoi di solidarietà, si è dimostrato quindi vitale per l'economia ucraina e ha contribuito anche alla sicurezza alimentare globale, dato il blocco russo dei porti ucraini del Mar Nero. Anche se la Russia ha posto fine all'iniziativa delle Nazioni Unite sui cereali del Mar Nero nel luglio 2023, l'Ucraina è riuscita a creare un corridoio nel Mar Nero destinato principalmente alle esportazioni di cereali. Tuttavia il nuovo corridoio, sebbene sia di notevole capacità, rimane aperto agli attacchi della Russia. I corridoi di solidarietà, compresi i percorsi di trasporto su strada attraverso l'UE, restano pertanto essenziali per le esportazioni e le importazioni ucraine.
- In secondo luogo, l'accordo ha agevolato l'esportazione di prodotti ucraini non agricoli, che non beneficiano del corridoio ucraino del Mar Nero.
- In terzo luogo, l'accordo è stato fondamentale anche per garantire all'Ucraina l'accesso alle importazioni di cui ha bisogno, tra cui il carburante e gli aiuti umanitari. A tale riguardo, ha agevolato le esportazioni dell'UE verso l'Ucraina e continua pertanto ad apportare benefici all'UE.
- Infine, le operazioni di trasporto su strada da e verso l'Ucraina rappresentano in media solo una piccola parte dell'attività dei trasportatori dell'UE. Anche se è possibile che a livello locale sia avvertito un impatto sul mercato, per cui occorre un monitoraggio più rigoroso (cfr. sezione 2.4), non vi sono pertanto prove che l'accordo abbia causato gravi distorsioni del mercato globale del trasporto su strada dell'UE. È quindi ancora valido sostenere che l'accordo non costituisce una minaccia concorrenziale per gli operatori di trasporto dell'UE. È improbabile che la situazione cambi durante il periodo per il quale è proposta la proroga.

Una proroga della validità dell'accordo di almeno diciotto mesi sembra necessaria, in quanto le condizioni che giustificano la conclusione dell'accordo originario continuano e continueranno probabilmente a sussistere a lungo. La guerra di aggressione russa contro l'Ucraina non è cessata e la maggior parte degli osservatori non prevede che sarà posto fine a tale aggressione nel prossimo futuro.

Per questi motivi è opportuno modificare l'accordo secondo gli elementi seguenti:

- una proroga dell'accordo;
- misure adeguate per porre rimedio alle difficoltà individuate nell'applicazione dell'accordo;
- una clausola che preveda la possibilità per entrambe le parti di sospendere in tutto o in parte l'accordo o di adottare altre misure di salvaguardia nel quadro del medesimo in una zona geografica per un periodo non superiore a tre mesi in caso di gravi

---

<sup>3</sup> L'articolo 7, paragrafi 2 e 5, dell'accordo consente al comitato misto istituito dal medesimo di prorogare l'accordo. Tuttavia, poiché le modifiche volte a rafforzare l'attuazione dell'accordo e a introdurre una nuova clausola di salvaguardia non possono essere decise dal comitato misto, la Commissione, per motivi di economia procedurale, desidera ottenere anche l'autorizzazione del Consiglio a negoziare la proroga dell'accordo.

perturbazioni del mercato del trasporto su strada in tale zona geografica. Qualsiasi misura a norma di tale clausola sarà notificata dalla Commissione all'altra parte dell'accordo a nome dell'Unione. La sospensione dell'accordo si baserà su una decisione del Consiglio a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE, su proposta della Commissione, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro;

- una clausola che ampli i poteri del comitato misto prevedendo la possibilità di decidere in merito alla sospensione temporanea dell'accordo qualora vi siano prove solide e chiare del fatto che gli obiettivi dell'accordo non sono manifestamente più conseguiti; e
- la costituzione di uno specifico gruppo di lavoro ad hoc istituito per monitorare l'attuazione di tali misure e agevolare l'attuazione pratica dell'accordo, nel rispetto delle norme di cui all'articolo 9 del regolamento interno del comitato misto<sup>4</sup> per il controllo dell'accordo.

### 3. COERENZA CON LE ALTRE NORMATIVE DELL'UNIONE

Le modifiche da negoziare non cambieranno le caratteristiche di base dell'accordo, che resterà pienamente coerente con l'attuale politica dell'UE in materia di relazioni esterne con l'Ucraina. Esso rimarrà inoltre pienamente in linea con l'accordo di associazione tra l'Unione e l'Ucraina firmato il 27 giugno 2014.

### 4. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

#### • Base giuridica

La base giuridica procedurale di una decisione che autorizza l'avvio di negoziati in vista di un accordo – compreso un accordo che modifica un accordo esistente – tra l'Unione e un paese terzo e impartisce direttive al negoziatore è l'articolo 218, paragrafi 3 e 4, TFUE.

#### • Competenza dell'Unione

L'articolo 216, paragrafo 1, TFUE stabilisce quanto segue:

*"L'Unione può concludere un accordo con uno o più paesi terzi o organizzazioni internazionali qualora i trattati lo prevedano o qualora la conclusione di un accordo sia necessaria per realizzare, nell'ambito delle politiche dell'Unione, uno degli obiettivi fissati dai trattati, o sia prevista in un atto giuridico vincolante dell'Unione, oppure possa incidere su norme comuni o alterarne la portata."*

L'accordo è stato concluso al fine di realizzare, nell'ambito delle politiche dell'Unione, uno degli obiettivi fissati dai trattati, vale a dire dare attuazione alla politica dei trasporti dell'Unione nel settore dei trasporti terrestri, in particolare per quanto riguarda l'accesso al mercato in relazione al trasporto internazionale di merci su strada tra l'Unione e l'Ucraina. La sua conclusione era prevista all'articolo 136 dell'accordo di associazione con l'Ucraina.

La proposta riguarda l'avvio di negoziati al fine di modificare l'accordo per consentirne la proroga garantendo nel contempo un'attuazione migliore, più equa e più controllata delle sue principali disposizioni e per agevolare l'applicazione nei territori di ciascuna parte.

---

<sup>4</sup> GU L 123 dell'8.5.2023, pag. 32.

Le modifiche da negoziare riguardano la proroga dell'accordo, compresa la sua durata, e misure adeguate per porre rimedio alle difficoltà individuate nell'applicazione dell'accordo.

Esse non incidono sull'ambito di applicazione dell'accordo, sono coerenti con gli obiettivi politici da esso perseguiti e non modificano la competenza dell'Unione in relazione allo stesso.

L'accordo è stato concluso dall'Unione e dall'Ucraina.

L'Unione ha pertanto competenza per concludere un accordo internazionale volto a modificare l'accordo esistente con l'Ucraina sul trasporto su strada.

- **Obbligo di consultazione in capo alla Commissione**

È necessario tenere conto dei chiarimenti contenuti nella sentenza della Corte di giustizia del 16 luglio 2015 nella causa C-425/13<sup>5</sup> riguardo ai ruoli delle diverse istituzioni ai fini dell'applicazione dell'articolo 218, paragrafi 2 e 4, TFUE conformemente ai principi dell'equilibrio istituzionale e della leale cooperazione di cui all'articolo 13, paragrafo 2, TUE.

È opportuno che la Commissione fornisca al Consiglio e al comitato speciale da esso designato tutte le informazioni necessarie al controllo, da parte di questi ultimi, dello svolgimento dei negoziati, quali, segnatamente, gli orientamenti annunciati e le posizioni difese dalle altre parti durante i negoziati. La Commissione è tenuta a comunicare al Consiglio e al comitato speciale da esso designato, per iscritto, l'esito dei negoziati in modo tale da consentire al Consiglio di esercitare le sue prerogative istituzionali.

Per ottemperare all'obbligo di rispettare l'equilibrio istituzionale di cui all'articolo 13, paragrafo 2, TUE e all'obbligo di cui all'articolo 218, paragrafo 10, TFUE, la Commissione informerà il Parlamento europeo in egual misura.

- **Proporzionalità**

La raccomandazione è conforme al principio di proporzionalità per i seguenti motivi.

Le modifiche da negoziare non cambiano l'ambito di applicazione dell'accordo e si limitano alle misure necessarie per garantirne un'attuazione equa e più controllata. La proroga è limitata nel tempo e di durata ragionevole.

Gli oneri amministrativi o finanziari supplementari che le modifiche possono comportare sono strettamente limitati a quanto necessario per il monitoraggio dell'attuazione dell'accordo e sono compensati dalla proroga dell'accordo da esse consentita e dalla riduzione che quest'ultimo comporta in termini di oneri amministrativi sia per l'industria sia per gli Stati membri.

## 5. **INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

## 6. **ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

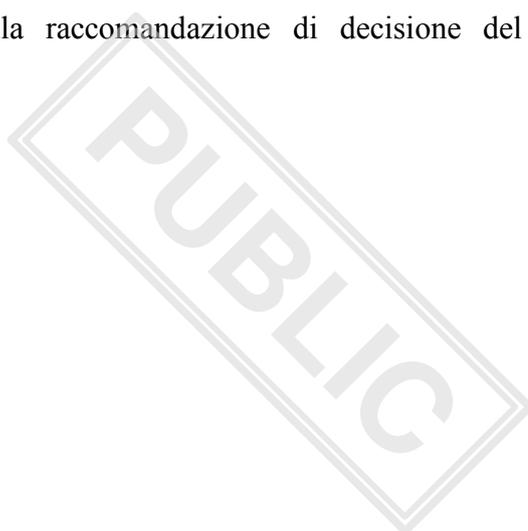
I negoziati sono condotti in consultazione con un comitato speciale.

---

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

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della raccomandazione**

Le singole disposizioni figurano nell'allegato della raccomandazione di decisione del Consiglio.



Raccomandazione di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**che autorizza la Commissione ad avviare negoziati su modifiche dell'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada del 29 giugno 2022**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 218, paragrafi 3 e 4,

visto l'accordo tra l'Unione europea e l'Ucraina sul trasporto di merci su strada del 29 giugno 2022<sup>6</sup> (di seguito "accordo"),

vista la raccomandazione della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) È opportuno avviare negoziati in vista della conclusione di un accordo che modifica l'accordo, compresa la sua durata.
- (2) È opportuno designare la Commissione quale negoziatore.
- (3) I negoziati dovrebbero essere condotti dalla Commissione in consultazione con il [nome del comitato speciale da inserire a cura del Consiglio] e conformemente ai rispettivi ruoli delle istituzioni di cui all'articolo 13, paragrafo 2, del trattato sull'Unione europea e all'articolo 218 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, secondo l'interpretazione della Corte di giustizia dell'Unione europea,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

### *Articolo 1*

La Commissione è autorizzata a negoziare, a nome dell'Unione, modifiche dell'accordo, compresa la sua durata.

### *Articolo 2*

Le direttive di negoziato figurano nell'allegato.

### *Articolo 3*

I negoziati sono condotti in consultazione con il [nome del comitato speciale da inserire a cura del Consiglio].

### *Articolo 4*

La Commissione è destinataria della presente decisione.

---

<sup>6</sup> GU L 179 del 6.7.2022, pag. 4.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*

