

COM(2024) 117 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2023/2024

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 07 mars 2024

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 07 mars 2024

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Recommandation de DÉCISION DU CONSEIL autorisant la Commission à ouvrir des négociations sur des modifications à apporter à l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route du 29 juin 2022

E 18630



Conseil de
l'Union européenne

**Bruxelles, le 5 mars 2024
(OR. en)**

7304/24

LIMITE

**TRANS 129
RELEX 275**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	5 mars 2024
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2024) 117 final
Objet:	Recommandation de DÉCISION DU CONSEIL autorisant la Commission à ouvrir des négociations sur des modifications à apporter à l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route du 29 juin 2022

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2024) 117 final.

p.j.: COM(2024) 117 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 5.3.2024
COM(2024) 117 final

SENSITIVE*

Recommandation de

DÉCISION DU CONSEIL

**autorisant la Commission à ouvrir des négociations sur des modifications à apporter à
l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par
route du 29 juin 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>

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA RECOMMANDATION

La Commission recommande au Conseil d'autoriser l'ouverture de négociations sur des modifications à apporter à l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route du 29 juin 2022¹ (ci-après l'«accord»), notamment la reconduction de l'accord, de désigner la Commission comme négociateur de l'Union, ainsi que d'adresser des directives au négociateur et de désigner un comité spécial, les négociations devant être conduites en consultation avec ce comité.

2. CONTEXTE

1.1. Résumé de l'accord

L'accord vise à faciliter temporairement le transport routier de marchandises entre et à travers l'Ukraine et l'Union européenne en accordant des droits supplémentaires de transit et de transport de marchandises entre l'Ukraine et l'UE à la suite de la guerre d'agression illégale menée par la Russie contre l'Ukraine et en raison des perturbations importantes qui en résultent pour tous les modes de transport en Ukraine. Il comprend également des mesures visant à faciliter la reconnaissance des documents des conducteurs. Il est pour l'instant applicable jusqu'au 30 juin 2024². Il remplace provisoirement les droits d'accès au marché fondés sur les accords bilatéraux en matière de transport conclus entre les États membres et l'Ukraine.

1.2. Effets de l'accord

Lorsque la Commission a proposé au Conseil de reconduire l'accord, en janvier 2023, elle a présenté des données confirmant que l'accord avait contribué avec succès à l'exportation de produits agricoles ukrainiens par les corridors de solidarité. L'initiative céréalière de la mer Noire était alors encore en place, mais il a été estimé que l'accord avait permis de compléter les exportations via la mer Noire, contribuant ainsi à la sécurité alimentaire mondiale et au maintien du fonctionnement de l'économie ukrainienne, même en temps de guerre. Depuis, la Russie s'est définitivement retirée de l'initiative céréalière de la mer Noire. Outre les exportations ukrainiennes de céréales, l'accord facilite aussi l'exportation de produits non agricoles, notamment de produits industriels, qui ne pouvaient pas être exportés dans le cadre de l'initiative céréalière de la mer Noire. Des voies d'exportation et d'importation de ces produits passant par l'UE restent nécessaires, étant donné que le corridor de la mer Noire, mis en place unilatéralement par l'Ukraine en août 2023, ne peut pas répondre aux besoins en matière d'importation et d'exportation au sens large du pays, notamment pour la fourniture d'aide militaire et humanitaire ainsi que pour l'approvisionnement en carburant, et continue d'être visé par des attaques russes.

¹ JO L 179 du 6.7.2022, p. 4.

² JO L 123 du 8.5.2023, p. 36.

Dans ce contexte, les corridors de solidarité — pour lesquels le transport routier joue un rôle important, en particulier dans les corridors terrestres impliquant la Pologne, la Slovaquie, la Hongrie et la Roumanie — sont devenus vitaux pour l'Ukraine. Ils permettent d'exporter des produits agricoles, contribuent à la sécurité alimentaire mondiale et restent la voie principale d'exportation d'autres marchandises ukrainiennes (par exemple le fer et l'acier) et la voie principale par laquelle l'Ukraine peut importer toutes les marchandises dont elle a besoin (y compris le carburant et l'aide humanitaire).

Entre mai 2022 et fin janvier 2024, les corridors de solidarité ont permis à l'Ukraine d'exporter environ 122 millions de tonnes de marchandises (68 millions de tonnes de produits agricoles et quelque 54 millions de tonnes de produits non agricoles) et d'importer environ 45 millions de tonnes de marchandises.

La valeur totale des échanges réalisés via les corridors de solidarité depuis mai 2022 est estimée à environ 139 milliards d'EUR, dont quelque 46 milliards d'EUR pour les exportations ukrainiennes et quelque 93 milliards d'EUR pour les importations ukrainiennes.

En 2023, l'Ukraine a exporté via les corridors de solidarité environ 40 millions de tonnes de produits agricoles et environ 30 millions de tonnes de produits non agricoles, pour une valeur s'élevant au total à quelque 24 milliards d'EUR. En 2023, l'Ukraine a importé via les corridors de solidarité environ 27 millions de tonnes de marchandises, dont environ 3 millions de tonnes de produits agricoles et environ 24 millions de tonnes de produits non agricoles, pour une valeur s'élevant au total à quelque 53 milliards d'EUR.

Le transport routier est essentiel aux échanges entre l'UE et l'Ukraine empruntant les corridors de solidarité. Il revêt une importance particulière pour les importations de produits non agricoles de valeur: en 2023, près de 50 % des marchandises de ce type ont été importées en Ukraine par la route, représentant plus de 75 % des importations non agricoles en valeur.

Les données recueillies par la Commission depuis la reconduction de l'accord, le 16 mars 2023, confirment que celui-ci remplit toujours une fonction essentielle pour l'économie ukrainienne et reste crucial pour les exportations de l'Union vers l'Ukraine.

- D'après les mesures d'Eurostat, le volume des exportations ukrainiennes par route vers l'UE a considérablement augmenté depuis l'entrée en vigueur de l'accord, d'environ deux tiers en termes de volume transporté et d'environ un tiers en valeur. En volumes absolus, plus de 300 000 tonnes supplémentaires de marchandises ont été exportées vers l'UE chaque mois à la suite de l'accord (en moyenne 873 000 tonnes par mois entre juillet 2022 et septembre 2023, contre 528 000 tonnes par mois avant l'accord, entre janvier 2020 et juin 2022). Par ailleurs, la valeur des exportations mensuelles supplémentaires s'élève à environ 250 millions d'EUR par mois (en moyenne 953 millions d'EUR par mois, contre 702 millions d'EUR par mois avant l'accord).
- Ces chiffres montrent que l'optimisation de la capacité routière a joué un rôle déterminant pour soutenir les corridors de remplacement en vue d'exporter des céréales et d'autres produits vers l'UE et vers des pays tiers ainsi que pour aider l'économie ukrainienne, en rendant possible le transport nécessaire des marchandises dont celle-ci a besoin depuis que les itinéraires de transport traditionnels dans la région sont devenus indisponibles en raison de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine.
- Les importations ukrainiennes en provenance de l'UE ont connu une augmentation en volume comparable à celles des exportations, d'environ 300 000 tonnes par mois (en moyenne 810 000 tonnes sur la période mentionnée, contre 509 000 tonnes par

mois avant l'accord). Toutefois, les importations en valeur de l'Ukraine ont augmenté presque trois fois plus vite que ses exportations: elles ont connu une augmentation de plus de 700 millions d'EUR par mois (en moyenne 2,43 milliards d'EUR par mois, contre 1,695 milliard d'EUR par mois avant l'accord); quant aux exportations, leur augmentation s'est élevée à 250 millions d'EUR.

- De manière générale, les exportations actuelles sont supérieures d'environ 380 000 tonnes et d'environ 900 millions d'EUR à la moyenne mensuelle avant la ratification de l'accord. La valeur des marchandises de l'Union transportées par route vers l'Ukraine continue ainsi d'augmenter sensiblement depuis le début de l'accord.
- L'accord a donc joué un rôle essentiel dans l'augmentation de la balance commerciale de l'UE avec l'Ukraine de 500 millions d'EUR par mois.
- Pour la plupart des États membres, ces tendances positives se confirment au niveau national (toujours sur les mêmes périodes que celles mentionnées précédemment). Pour les États membres voisins de l'Ukraine, en particulier, les effets ont été très positifs. Les exportations par route de la Pologne vers l'Ukraine ont augmenté de 72 % depuis l'accord, tandis que les importations par route en provenance d'Ukraine ont augmenté de 49 %. Pour ce qui est de la Slovaquie, les exportations par route vers l'Ukraine ont augmenté de 120 %, tandis que les importations par route ont augmenté de 46 %. S'agissant de la Roumanie, les exportations par route ont augmenté de 163 %, tandis que les importations par route ont augmenté de 72 %. Seule la Hongrie a fait état d'une légère détérioration de la balance commerciale, avec une baisse de 1,5 % des exportations par route et une augmentation de 7 % des importations par route.
- L'importance du transport routier est aussi démontrée par le fait que 80 % du carburant importé par l'Ukraine depuis l'UE a été acheminé par la route. Environ 70 % des produits pharmaceutiques importés de l'UE vers l'Ukraine ont été transportés par route et quelque 80 % de l'ensemble des importations pharmaceutiques vers l'Ukraine ont été acheminées par route à travers l'Union.
- Depuis que la Russie s'est retirée de l'initiative céréalière de la mer Noire et en raison des efforts qu'elle ne cesse de déployer pour détruire ou menacer les ports de la région d'Odessa et ceux situés le long du Danube, les corridors terrestres sont essentiels, non seulement pour les céréales, mais aussi pour tous les autres produits dont l'Ukraine a besoin ou qu'elle exporte.
- L'Ukraine a mis en place, en août 2023, un corridor maritime dans la mer Noire destiné à l'exportation de céréales principalement. Ce corridor continue toutefois d'être visé par des attaques russes. Sa capacité est estimée à 30 millions de tonnes par an, alors que la capacité des échanges via la mer Noire avant la guerre s'élevait à 150 millions de tonnes par an. Bien que ce corridor constitue un moyen précieux pour exporter des céréales, il ne peut remplacer le transport routier pour toutes les autres marchandises qui ne peuvent pas être expédiées par la mer Noire.
- Plusieurs États membres ont fait état d'une augmentation du nombre de véhicules ukrainiens sur leur territoire (Bulgarie, Tchéquie, Hongrie, Pologne, Slovaquie, Slovénie). Dans ces cas, les transporteurs routiers de ces États membres ont déclaré avoir subi une perte de parts de marché dans leurs activités avec l'Ukraine, certains d'entre eux affirmant que cette perte est due aux coûts d'exploitation plus faibles des transporteurs ukrainiens. Pourtant, les opérations de transport routier en provenance et à destination de l'Ukraine ne représentent en moyenne qu'une faible part des

activités des transporteurs de l'UE. Par conséquent, bien que des incidences sur le marché puissent se faire sentir au niveau local, rien ne prouve que l'accord ait causé une distorsion majeure des marchés du transport routier des États membres et de l'Union.

1.3. Modifications nécessaires de l'accord

Bien que l'accord soit vital pour l'Ukraine et que ses effets soient très positifs pour l'UE, un certain nombre d'États membres ont exprimé, ces derniers mois, des préoccupations concernant sa mise en œuvre et ses incidences possibles sur le secteur du transport routier au niveau local. Ces préoccupations ont été abordées lors de la réunion du comité mixte qui s'est tenue le 18 décembre 2023, au cours de laquelle il a été conclu que les conditions sous-jacentes justifiant l'accord restaient valables. Les parties ont toutefois signalé un certain nombre de problèmes découlant de l'application et de la mise en œuvre de l'accord.

Ces problèmes tiennent tout d'abord à des difficultés que peuvent rencontrer les autorités de contrôle des parties pour contrôler le respect des règles. Par exemple, les permis en Ukraine étant totalement numérisés et les États membres n'ayant pas accès aux bases de données de ce pays, il peut s'avérer difficile de vérifier, lors des contrôles routiers, qu'un camion ukrainien appartient à un transporteur routier dûment autorisé à effectuer des transports internationaux. De même, il peut être difficile de distinguer d'emblée les opérations menées dans le cadre de l'accord de celles menées dans le cadre d'autres instruments internationaux relatifs au transport routier, tels que la convention CEMT. Enfin, en ce qui concerne les trajets à vide, l'accord apportera une sécurité juridique aux transporteurs routiers de marchandises et facilitera le contrôle routier des conducteurs munis de documents spécifiques attestant qu'un trajet à vide est effectué en relation avec une opération de transit ou bilatérale, comme requis pour les trajets à vide effectués dans le cadre de l'accord.

D'autres problèmes se rapportent au renforcement de la mise en œuvre de l'accord. Ils ont notamment trait au respect par les transporteurs routiers de marchandises des obligations qui leur incombent dans le cadre des opérations autorisées en vertu de l'accord, à la fraude ou la falsification des documents des conducteurs et aux infractions graves répétées et persistantes en matière de sécurité routière. Ces problèmes comprennent également la manière dont les États membres sont informés de la prolongation de la durée de validité des documents des conducteurs par les autorités ukrainiennes.

Il est donc nécessaire d'apporter des modifications limitées à l'accord afin de faciliter le contrôle de son application et de renforcer sa mise en œuvre.

Certains États membres ont également signalé que l'accord pouvait avoir une incidence sur le secteur du transport routier lors de la session du Conseil du 4 décembre 2023 ainsi que lors de la préparation et de la réunion du comité mixte du 18 décembre 2023. Ces préoccupations ont mis en évidence la nécessité d'une meilleure coopération et d'un échange de données et d'informations entre les parties afin d'améliorer l'évaluation du fonctionnement de l'accord. Certains États membres limitrophes de l'Ukraine et certaines associations de transporteurs se sont dits préoccupés par l'incidence de l'accord sur certains segments des marchés nationaux de transport de marchandises, déjà durement touchés par la guerre en Ukraine et, par extension, par les sanctions imposées à la Russie et à la Biélorussie et par les mesures de réciprocité prises par ces deux pays.

Par conséquent, il est également proposé d'introduire une nouvelle clause de sauvegarde au cas où un marché national du transport routier connaîtrait une perturbation majeure imputable

à l'accord dans une zone géographique donnée de l'une des parties, et de permettre au comité mixte de décider, dans des circonstances exceptionnelles, de la suspension de l'accord.

Par ailleurs, et compte tenu des modifications à négocier mentionnées précédemment, il est nécessaire de reconduire l'accord³ pour les raisons présentées ci-dessous.

- Premièrement, le contrôle de l'accord a montré que celui-ci a joué un rôle essentiel dans le contexte des corridors de solidarité, offrant ainsi une aide vitale à l'économie ukrainienne et contribuant également à la sécurité alimentaire mondiale, à la suite du blocus des ports ukrainiens de la mer Noire mis en place par la Russie. Bien que la Russie ait mis fin à l'initiative céréalière de la mer Noire en juillet 2023, l'Ukraine est parvenue à créer un corridor en mer Noire pour les exportations de céréales principalement. La capacité de ce nouveau corridor est importante, mais il reste exposé aux attaques russes. C'est pourquoi les corridors de solidarité, y compris les axes de transport routier passant par l'UE, demeurent primordiaux pour les exportations et les importations ukrainiennes.
- Deuxièmement, l'accord a facilité l'exportation de produits non agricoles ukrainiens, qui ne pouvaient pas passer par le corridor ukrainien de la mer Noire.
- Troisièmement, l'accord a également été crucial pour faire en sorte que l'Ukraine ait accès aux importations dont elle a besoin, notamment de carburant et d'aide humanitaire. Pour cela, il a facilité les exportations de l'UE vers l'Ukraine et a ainsi continué de procurer des avantages à l'Union.
- Quatrièmement, les opérations de transport routier en provenance et à destination de l'Ukraine ne représentent en moyenne qu'une faible part des activités des transporteurs de l'UE. Par conséquent, bien que des incidences sur le marché puissent se faire sentir au niveau local et méritent d'être suivies de plus près (voir la section 2.4 ci-dessus), rien ne prouve que l'accord ait causé une distorsion majeure du marché global du transport routier de l'Union. L'affirmation selon laquelle l'accord ne crée pas de menace concurrentielle pour les opérateurs de transport de l'UE reste donc vraie. Cette situation n'est pas susceptible de changer au cours de la période pour laquelle la reconduction est proposée.

Il semble nécessaire de reconduire l'accord pour au moins dix-huit mois étant donné que les conditions justifiant la conclusion de l'accord initial continuent de prévaloir, et ce probablement pendant un certain temps encore. La guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine n'est pas terminée et la plupart des observateurs estiment qu'elle ne prendra pas fin dans un avenir proche.

Pour ces raisons, il convient de modifier l'accord pour qu'y figurent les éléments suivants:

- une reconduction de l'accord;

³ L'article 7, paragraphes 2 et 5, de l'accord permet au comité mixte institué par l'accord de reconduire celui-ci. Toutefois, étant donné que les modifications visant à renforcer la mise en œuvre de l'accord et à introduire une nouvelle clause de sauvegarde ne peuvent pas être décidées par le comité mixte, la Commission, dans un souci d'économie de procédure, sollicite également l'autorisation du Conseil pour négocier la reconduction de l'accord.

- des mesures appropriées pour remédier aux difficultés constatées dans l’application de l’accord;
- une clause donnant aux deux parties la possibilité de suspendre totalement ou partiellement l’accord ou de prendre d’autres mesures de sauvegarde s’inscrivant dans le cadre de cet accord dans une zone géographique donnée pour une période de trois mois maximum en cas de perturbation majeure du marché du transport routier dans cette zone géographique. Toute mesure relevant de cette clause sera notifiée à l’autre partie à l’accord par la Commission au nom de l’Union. La suspension de l’accord sera fondée sur une décision du Conseil conformément à l’article 218, paragraphe 9, du TFUE, sur proposition de la Commission de sa propre initiative ou à la demande d’un État membre;
- une clause étendant les pouvoirs du comité mixte en lui donnant la possibilité de décider de la suspension temporaire de l’accord s’il existe des preuves solides et claires que les objectifs de l’accord ne sont manifestement plus atteints; et
- la création d’un groupe de travail ad hoc spécifique établi pour contrôler l’application de ces mesures et pour faciliter la mise en œuvre pratique de l’accord, dans le respect des règles énoncées à l’article 9 du règlement intérieur du comité mixte⁴ relatives au contrôle de l’accord.

3. COHERENCE AVEC LES AUTRES POLITIQUES DE L’UNION

Les modifications à négocier ne modifieront pas les caractéristiques fondamentales de l’accord, dont la cohérence totale avec la politique actuelle de l’UE en matière de relations extérieures avec l’Ukraine sera maintenue. L’accord restera également pleinement conforme à l’accord d’association signé le 27 juin 2014 entre l’Union et l’Ukraine.

4. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITE ET PROPORTIONNALITE

• Base juridique

La base juridique procédurale d’une décision autorisant l’ouverture de négociations en vue d’un accord – y compris si celui-ci modifie un accord existant – entre l’Union et un pays tiers et adressant des directives au négociateur est l’article 218, paragraphes 3 et 4, du TFUE.

• Compétence de l’Union

L’article 216, paragraphe 1, du TFUE dispose ce qui suit:

«L’Union peut conclure un accord avec un ou plusieurs pays tiers ou organisations internationales lorsque les traités le prévoient ou lorsque la conclusion d’un accord, soit est nécessaire pour réaliser, dans le cadre des politiques de l’Union, l’un des objectifs visés par les traités, soit est prévue dans un acte juridique contraignant de l’Union, soit encore est susceptible d’affecter des règles communes ou d’en altérer la portée.»

L’accord a été conclu en vue d’atteindre, dans le cadre des politiques de l’Union, l’un des objectifs énoncés dans les traités, à savoir la mise en œuvre de la politique des transports de l’Union dans le domaine des transports terrestres, notamment en ce qui concerne l’accès au

⁴ JO L 123 du 8.5.2023, p. 32.

marché pour ce qui est du transport international de marchandises par route entre l'Union et l'Ukraine. Sa conclusion était prévue à l'article 136 de l'accord d'association avec l'Ukraine.

La proposition concerne l'ouverture de négociations en vue de modifier l'accord pour en permettre la reconduction tout en améliorant la mise en œuvre de ses principales dispositions et en la rendant plus équitable et contrôlée, et pour faciliter le contrôle de leur application sur le territoire de chaque partie.

Les modifications à négocier concernent la reconduction de l'accord, y compris sa durée, et les mesures appropriées pour remédier aux difficultés constatées dans l'application de l'accord.

Elles n'affectent pas le champ d'application de l'accord, sont compatibles avec les objectifs stratégiques qu'il poursuit et ne modifient pas la compétence de l'Union à cet égard.

L'accord a été conclu par l'Union et l'Ukraine.

Par conséquent, l'Union est compétente pour conclure un accord international visant à modifier l'accord existant avec l'Ukraine sur le transport routier.

- **Obligation de consultation de la Commission**

Il est nécessaire de tenir compte des éclaircissements apportés par l'arrêt de la Cour du 16 juillet 2015 dans l'affaire C-425/13⁵, qui précise le rôle des différentes institutions aux fins de l'application de l'article 218, paragraphes 2 et 4, du TFUE conformément aux principes d'équilibre institutionnel et de coopération loyale énoncés à l'article 13, paragraphe 2, du TUE.

Il est approprié que la Commission fournisse au Conseil et au comité spécial qu'il aura désigné toutes les informations nécessaires au suivi, par ces derniers, du déroulement des négociations, telles que, notamment, les orientations annoncées et les positions défendues par les autres parties tout au long des négociations. La Commission rendra compte par écrit au Conseil et au comité spécial qu'il aura désigné des résultats des négociations, de manière à permettre au Conseil d'exercer ses prérogatives institutionnelles.

Afin de s'acquitter de l'obligation de respecter l'équilibre institutionnel prévue à l'article 13, paragraphe 2, du TUE et de l'obligation établie à l'article 218, paragraphe 10, du TFUE, la Commission informera le Parlement européen dans la même mesure.

- **Proportionnalité**

La recommandation est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons exposées ci-dessous.

Les modifications à négocier ne modifient pas le champ d'application de l'accord et se limitent aux mesures nécessaires pour en assurer une mise en œuvre équitable et plus contrôlée. La reconduction de l'accord est limitée dans le temps et d'une durée raisonnable.

Les charges administrative ou financière supplémentaires que les modifications risquent d'entraîner sont strictement limitées à ce qui est nécessaire pour contrôler la mise en œuvre de l'accord et sont contrebalancées par la reconduction de l'accord qu'elles rendent possible et par la réduction de la charge administrative qui en résulte tant pour les entreprises que pour les États membres.

⁵ ECLI:EU:C:2015:483.

5. **INCIDENCE BUDGETAIRE**

La recommandation n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

6. **AUTRES ELEMENTS**

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Les négociations sont menées en concertation avec un comité spécial.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la recommandation**

Les dispositions spécifiques figurent à l'annexe de la recommandation de décision du Conseil.

Recommandation de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant la Commission à ouvrir des négociations sur des modifications à apporter à l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route du 29 juin 2022

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 218, paragraphes 3 et 4,

vu l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route du 29 juin 2022⁶ (ci-après l'«accord»),

vu la recommandation de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient d'ouvrir des négociations en vue de conclure un accord modifiant l'accord, y compris sa durée.
- (2) La Commission devrait être désignée comme négociateur.
- (3) Les négociations devraient être conduites par la Commission en concertation avec le [nom du comité spécial à insérer par le Conseil] et conformément aux rôles respectifs des institutions énoncés à l'article 13, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne et à l'article 218 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, tels qu'interprétés par la Cour de justice de l'Union européenne,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Commission est autorisée à négocier, au nom de l'Union, des modifications à l'accord, y compris sa durée.

Article 2

Les directives de négociation figurent en annexe.

Article 3

Les négociations sont conduites en concertation avec le [nom du comité spécial à insérer par le Conseil].

⁶ JO L 179 du 6.7.2022, p. 4.

Article 4

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président/La présidente