

# COM(2025) 474 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024/2025

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 17 septembre 2025

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 17 septembre 2025

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de DÉCISION DU CONSEIL établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du comité mixte institué par l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route, en ce qui concerne la reconduction de l'accord

E 19961



Bruxelles, le 1<sup>er</sup> septembre 2025  
(OR. en)

12258/25

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2025/0266 (NLE)**

---

---

**TRANS 342  
RELEX 1085**

## **PROPOSITION**

---

Origine: Pour la secrétaire générale de la Commission européenne,  
Madame Martine DEPREZ, directrice

Date de réception: 1<sup>er</sup> septembre 2025

Destinataire: Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de  
l'Union européenne

---

Objet: Proposition de  
DÉCISION DU CONSEIL  
établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein  
du comité mixte institué par l'accord entre l'Union européenne et  
l'Ukraine sur le transport de marchandises par route, en ce qui concerne  
la reconduction de l'accord

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 474 final.

---

p.j.: COM(2025) 474 final



Bruxelles, le 1.9.2025  
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Proposition de

**DÉCISION DU CONSEIL**

**établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du comité mixte institué par l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route, en ce qui concerne la reconduction de l'accord**

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1. OBJET DE LA PROPOSITION**

La présente proposition porte sur la décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité mixte institué par l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route signé à Lyon le 29 juin 2022<sup>1</sup> (ci-après l'«accord»), en ce qui concerne la reconduction de l'accord conformément à son article 7, paragraphe 2.

### **2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **• Justification et objectifs de la proposition**

L'accord est appliqué à titre provisoire depuis le 29 juin 2022. Il a été approuvé au nom de l'Union européenne et est entré en vigueur le 5 décembre 2022<sup>2</sup>. Par la décision n° 2/2023 du comité mixte du 16 mars 2023, l'accord a été prorogé jusqu'au 30 juin 2024<sup>3</sup>. Par l'accord modificatif signé à Bruxelles le 20 juin 2024, il a été modifié et prorogé jusqu'au 30 juin 2025, avec reconduction tacite pour une nouvelle période de six mois<sup>4</sup>, et a été appliqué à titre provisoire depuis lors. Le 17 juin 2025, le Parlement européen a adopté son approbation à la conclusion de l'accord modificatif et, le 15 juillet 2025, le Conseil a adopté sa décision relative à la conclusion de l'accord modificatif. L'accord tel que modifié est applicable jusqu'au 31 décembre 2025.

L'accord 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 l'agression illégale menée par la Russie contre l'Ukraine et des perturbations importantes qu'elle entraîne pour tous les modes de transport en Ukraine.

Depuis août 2023, l'Ukraine a relancé le trafic via la mer Noire, qui est principalement utilisé pour l'exportation de céréales, mais dont la capacité est limitée pour les produits non agricoles. Toutefois, les préoccupations en matière de sécurité restent majeures et cet itinéraire n'est pas encore une alternative fiable pour répondre aux besoins plus larges du pays en matière d'importation et d'exportation, y compris la fourniture d'une aide militaire et humanitaire et/ou de carburant.

Dans ce contexte, les corridors de solidarité UE-Ukraine<sup>5</sup> qui utilisent le rail, la route et les voies navigables intérieures ont pris une importance vitale pour l'Ukraine, permettant l'exportation de certains produits agricoles, contribuant ainsi à la sécurité alimentaire mondiale. Ils demeurent la principale option pour l'exportation d'autres biens ukrainiens (fer, acier, par exemple) et pour l'importation de tous les biens dont l'Ukraine a besoin (y compris le carburant et l'aide humanitaire). On estime qu'en avril 2025, les corridors de solidarité permettaient l'acheminement de 70 % des exportations ukrainiennes de produits non agricoles

---

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

<sup>2</sup> Décision (UE) 2022/2435 du Conseil du 5 décembre 2022 relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, de l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route (JO L 319 du 13.12.2022, p. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

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

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

(contre environ 30 % via la mer Noire) et environ 20 % des exportations ukrainiennes de céréales, d'oléagineux et de produits connexes (contre environ 80 % via la mer Noire)<sup>6</sup>.

Le transport routier est vital pour le commerce entre l'UE et l'Ukraine par l'intermédiaire des corridors de solidarité. Il revêt une importance particulière pour les importations non agricoles de valeur, étant donné qu'en 2023, près de 50 % des marchandises de ce type ont été importées en Ukraine par route, ce qui représente plus de 75 % des importations non agricoles en valeur.

Un comité mixte a été institué pour superviser et contrôler l'application et la mise en œuvre de l'accord. Celui-ci décide, en particulier, de la reconduction de l'accord. À cet égard, le comité mixte doit prendre une décision sur la nécessité de reconduire l'accord au plus tard trois mois avant l'expiration de ce dernier, c'est-à-dire au plus tard le 30 septembre 2025. Conformément à l'article 7, paragraphe 5, de l'accord, les décisions du comité mixte sont adoptées par consensus entre les parties.

Cette proposition fait suite à deux discussions qui se sont tenues les 17 et 22 juillet 2025 au sein du groupe «Transports terrestres» du Conseil sur la base d'un document officieux de la Commission.

- **Effet de l'accord**

Les données dont dispose la Commission confirment que l'accord remplit toujours une fonction essentielle pour l'économie ukrainienne et demeure crucial pour les exportations de l'UE vers l'Ukraine.

- Selon Eurostat, le volume des importations de l'UE en provenance d'Ukraine par route a considérablement augmenté à la suite de l'entrée en vigueur de l'accord. Les importations de l'UE par route en provenance d'Ukraine ont augmenté de 64 %, passant de 1 800 000 tonnes au troisième trimestre 2021 à 2 945 000 tonnes au troisième trimestre 2022 (toutes marchandises confondues). Depuis lors, les importations de l'UE en provenance d'Ukraine se sont stabilisées, atteignant 7 749 000 tonnes en 2024, 13 % de plus qu'en 2021 (6 869 000 tonnes), avant la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. En valeur, les importations de l'UE par route en provenance d'Ukraine ont augmenté de 12 %, passant de 9 006 millions d'euros en 2021 à 10 108 millions d'euros en 2024.
- En volume, les exportations de l'UE par route vers l'Ukraine ont augmenté de 36 %, passant de 1 797 000 tonnes au troisième trimestre 2021 à 2 446 000 tonnes au troisième trimestre 2022 selon les données Eurostat (toutes marchandises confondues). Depuis lors, les volumes totaux des exportations de l'UE par route vers l'Ukraine se sont stabilisées, atteignant 7 617 000 tonnes en 2024, soit 11 % de plus que les 6 873 milliers de tonnes en 2021, avant la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. En valeur, les exportations de l'UE par route en vers l'Ukraine ont augmenté de 48 %, passant de 22 526 millions d'euros en 2021 à 33 434 millions d'euros en 2024.
- Depuis la signature de l'accord, la valeur des exportations de l'UE vers l'Ukraine par route a donc augmenté à un rythme plus soutenu que les importations en provenance

---

<sup>6</sup> Source: Estimations de la Commission européenne, fondées sur les données fournies par les services douaniers ukrainiens.

d'Ukraine, ce qui a entraîné une hausse de la balance commerciale de 73 % en 2024 par rapport à 2021 (passant de 13 520 millions d'euros en 2021 à 23 326 millions d'euros en 2024).

- Ces chiffres montrent que l'optimisation de la capacité routière a joué un rôle déterminant pour soutenir d'autres corridors entre l'UE et l'Ukraine, en aidant l'économie ukrainienne et en permettant le transport nécessaire des marchandises dont elle a besoin, lorsque 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.
- Ces tendances positives sont confirmées au niveau national pour presque tous les États membres, et en particulier pour les États membres voisins de l'Ukraine, selon les données d'Eurostat. En Pologne, la valeur des exportations par route vers l'Ukraine a augmenté de 85 % en 2024 par rapport à 2021, tandis que les importations par route en provenance d'Ukraine ont augmenté de 8 % au cours de la même période, ce qui s'est traduit par une balance commerciale positive de 8 237 millions d'euros en 2024. En Roumanie, la valeur des exportations par route vers l'Ukraine a augmenté de 124 % en 2024 par rapport à 2021, tandis que les importations par route en provenance d'Ukraine ont augmenté de 15 % au cours de la même période, ce qui s'est traduit par une balance commerciale positive de 677 millions d'euros en 2024. En Slovaquie, la valeur des exportations par route vers l'Ukraine a augmenté de 106 % en 2024 par rapport à 2021, tandis que les importations par route en provenance d'Ukraine ont augmenté de 31 % au cours de la même période, ce qui s'est traduit par une balance commerciale positive de 803 millions d'euros en 2024. Ce n'est qu'en Hongrie qu'il y a eu une légère baisse de la balance commerciale, étant donné que la valeur des exportations routières a diminué de 17 % entre 2021 et 2024 et que les importations par route dans ce secteur ont diminué de 22 % au cours de la même période, ce qui s'est traduit par une balance commerciale négative de 90 millions d'euros en 2024.
- L'importance du transport routier est également démontrée par le fait que 80 % des importations de carburant de l'Ukraine en provenance de l'UE ont été transportées par la route. Le transport routier représente également environ 70 % des produits pharmaceutiques importés par l'Ukraine à partir de l'UE et environ 80 % de l'ensemble des produits pharmaceutiques importés par l'Ukraine ont été transportés dans l'ensemble de l'UE par la route. Les corridors terrestres restent donc essentiels, non seulement pour les céréales, mais surtout 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 alternatif en mer Noire pour exporter principalement des céréales. Toutefois, ce corridor continue de faire l'objet d'attaques russes. La capacité de ce corridor est estimée à environ 100 millions de tonnes par an, tandis que la capacité de la mer Noire avant la guerre était de 150 millions de tonnes par an. En avril 2025, les exportations ukrainiennes via la mer Noire se sont élevées à environ 4,6 millions de tonnes, dont quelque 3,2 millions de tonnes de produits agricoles et environ 1,4 million de tonnes de produits non agricoles, tandis que les importations ukrainiennes transitant par la mer Noire ont été estimées à environ 0,7 million de tonnes en avril 2025<sup>7</sup>. Bien qu'il s'agisse d'un

---

<sup>7</sup> Source: Estimations de la Commission européenne, fondées sur les données fournies par les services douaniers ukrainiens.

élément précieux pour l'exportation de céréales, ce corridor alternatif de la mer Noire ne peut remplacer le transport routier pour toutes les marchandises, principalement en ce qui concerne les importations ukrainiennes en provenance de l'UE. En outre, le transport routier offre une alternative plus souple et plus fiable que les autres modes de transport, en particulier pour les marchandises à forte valeur ajoutée.

- Les données disponibles indiquent que le nombre de transporteurs routiers de l'UE franchissant la frontière ukrainienne a diminué, passant de 370 000 en 2021 et 345 000 en 2022 à 303 000 en 2023 et 203 000 en 2024<sup>8</sup>. Certains États membres font état d'une perte de parts de marché des transporteurs routiers établis sur leur territoire par rapport aux transporteurs routiers établis en Ukraine en ce qui concerne le volume des échanges routiers entre l'UE et l'Ukraine. Ces États membres affirment que cela résulterait de la baisse des coûts d'exploitation des transporteurs ukrainiens. Plusieurs autres facteurs peuvent avoir contribué à cette diminution. En raison de la guerre, il est devenu plus difficile pour les transporteurs de l'UE d'être actifs en Ukraine, notamment en raison de la réticence des transporteurs de l'UE à se rendre dans certaines parties de l'Ukraine plus proches de la ligne de front et de la difficulté d'obtenir des assurances pour couvrir les risques liés à la guerre. En outre, les opérations de transport routier en provenance et à destination de l'Ukraine ne représentent en moyenne qu'une faible proportion des activités des transporteurs de l'UE, même ceux des États membres limitrophes. Par conséquent, bien qu'une incidence sur le marché puisse se faire sentir au niveau local, la Commission ne dispose d'aucune preuve que l'accord ait provoqué une distorsion majeure des marchés du transport routier des États membres.

### **3. RECONDUCTION DE L'ACCORD**

#### **• Le comité mixte**

L'article 7 de l'accord institue un comité mixte chargé de superviser et de contrôler l'application et la mise en œuvre de l'accord, et de procéder périodiquement au réexamen du fonctionnement de celui-ci à la lumière de ses objectifs. Conformément à cet article, le comité mixte est composé de représentants des parties. Ses décisions sont prises par consensus et sont contraignantes pour les parties.

Conformément à l'article 7, paragraphe 2, le comité mixte se réunit au plus tard trois mois avant l'expiration de l'accord, afin d'évaluer et de décider de la nécessité de reconduire l'accord et de prendre une décision sur la durée de cette reconduction.

#### **• L'acte envisagé par le comité mixte**

Le comité mixte devrait adopter une décision concernant la reconduction de l'accord jusqu'au 31 mars 2027, conformément à l'article 7, paragraphe 2, de l'accord.

Les raisons de cette reconduction sont multiples:

- Premièrement, le suivi de l'accord a montré qu'il a joué un rôle essentiel dans le contexte des corridors de solidarité, en fournissant une aide vitale à l'économie ukrainienne, non seulement pour l'exportation de produits agricoles, mais aussi pour faciliter l'exportation de produits non agricoles ukrainiens.

---

<sup>8</sup> Source: Données fournies par les autorités ukrainiennes.

- Deuxièmement, l'accord a également joué un rôle essentiel pour garantir à l'Ukraine l'accès aux importations dont elle a besoin, y compris le carburant et l'aide humanitaire. À cet égard, il a joué un rôle déterminant dans l'augmentation massive des exportations de l'UE vers l'Ukraine, en apportant des gains économiques à l'Union et à ses États membres. Il peut également, en particulier pour les États membres limitrophes, contribuer à compenser l'effondrement des exportations vers la Russie résultant des sanctions de l'UE.
- Troisièmement, l'augmentation des échanges commerciaux par route entre l'UE et l'Ukraine démontre que l'accord est et restera essentiel pour soutenir l'Ukraine et ses efforts de reconstruction face à la guerre d'agression menée par la Russie.
- Quatrièmement, la Commission n'a identifié aucune perturbation majeure du marché du transport de marchandises de l'Union en raison de l'accord. L'éventuelle concurrence déloyale des transporteurs ukrainiens au sein de l'UE découlant de l'accord est limitée, étant donné que les transporteurs ukrainiens ne se voient accorder que des droits d'accès au marché limités par rapport aux droits dont jouissent les transporteurs établis dans les États membres de l'UE. En effet, seuls le commerce bilatéral et le transit sont autorisés en vertu de l'accord, le commerce transfrontalier et le cabotage étant interdits. En outre, les opérations de transport routier en provenance et à destination de l'Ukraine ne représentent en moyenne qu'une faible proportion des activités des transporteurs de l'UE. Par conséquent, bien qu'une incidence sur le marché puisse se faire sentir au niveau local ou régional, ce qui rend nécessaire une surveillance plus étroite, il n'y a aucune preuve que l'accord ait provoqué une perturbation majeure du marché du transport routier au niveau européen, voire national.
- Cinquièmement, les modifications apportées à l'accord en 2024 ont considérablement renforcé son application, établissant un cadre juridique permettant des contrôles efficaces et la prévention des abus. Des réunions du groupe de travail ad hoc sur la mise en œuvre pratique de l'accord, institué en vertu de son article 7 *bis*, ont eu lieu les 24 mars et 25 juin 2025. Le suivi de la mise en œuvre de l'accord n'a révélé aucun problème majeur de non-conformité ou d'abus. En particulier, la mise en œuvre de l'obligation pour les conducteurs d'emporter l'autorisation dans le véhicule, énoncée à l'article 5 *bis* de l'accord, n'a pas entraîné de difficultés importantes, et le code QR inclus dans les autorisations emportées par les transporteurs ukrainiens est efficace pour permettre un contrôle efficace de leur existence et de leur validité. L'obligation de porter une vignette en vertu de l'article 5 *quater* de l'accord semble bien respectée. En ce qui concerne la mise en œuvre des mesures nécessaires pour garantir le respect, par les transporteurs routiers, des obligations qui leur incombent en vertu de l'article 5 *quinquies* de l'accord, un État membre a signalé un nombre important d'infractions, qui font actuellement l'objet, avec la participation des transporteurs concernés, des procédures nécessaires en Ukraine en vue de l'adoption éventuelle de toute mesure de suivi nécessaire. À ce jour, aucun de ces rapports n'a conduit à exclure les transporteurs routiers ukrainiens de la possibilité de se prévaloir des droits prévus par l'accord à son article 5 *quinquies*, paragraphe 3. Enfin, aucun problème n'a été signalé par les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre de l'obligation d'emporter certains documents lors de contrôles routiers aux fins du contrôle des services de transport routier, en vertu de l'article 5 *ter* de l'accord, ou la mise en œuvre de la clause d'assistance mutuelle prévue à l'article 5 *sexies* de l'accord.

En outre, la prorogation de l'accord jusqu'au 31 mars 2027 est nécessaire parce que les conditions justifiant la conclusion de l'accord initial continuent de prévaloir. La guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine n'a pas cessé et l'accord contribuerait à soutenir les efforts de reconstruction de l'Ukraine, même en cas de cessez-le-feu ou de processus de paix.

Il n'en demeure pas moins qu'une incidence négative sur le secteur du transport routier de marchandises a été invoquée par deux États membres limitrophes de l'Ukraine et relayée par deux autres États membres. Il existe actuellement un manque de données permettant d'évaluer l'ampleur du problème potentiel, la mesure dans laquelle il est la conséquence de l'accord et les mesures qui pourraient y remédier. Toute nouvelle prorogation de l'accord devrait donc tenir compte des résultats d'une étude sur l'incidence de l'accord sur le secteur du transport routier, au niveau de l'UE et au niveau national, qui devrait être transmise à la Commission avant l'expiration de l'accord le 31 mars 2027. Cette étude concernera chacun des vingt-sept États membres mais accordera une attention particulière aux États membres susceptibles d'être confrontés à la concurrence directe des transporteurs ukrainiens et, en premier lieu, à ceux qui sont limitrophes de l'Ukraine (Pologne, Slovaquie, Hongrie et Roumanie) et, en second lieu, à ceux qui pourraient être plus directement touchés que les autres États membres, même s'ils ne partagent pas de frontière avec l'Ukraine (Estonie, Lettonie, Lituanie, République tchèque, Slovénie, Croatie, Bulgarie). En ce qui concerne les États membres limitrophes de l'Ukraine, elle examinera également tout effet infranational ou tout effet pour une certaine catégorie de transporteurs. L'étude décrira en particulier la position respective des transporteurs de l'UE et de l'Ukraine dans le transport de marchandises par route entre l'Union et l'Ukraine; elle la comparera avec la position d'avant la guerre; elle expliquera les raisons de toute évolution; elle évaluera l'impact de toute évolution; elle proposera, afin de protéger les intérêts des opérateurs de l'UE, de remédier à toute incidence négative observée, y compris, le cas échéant, la fin de l'accord et son éventuel remplacement par d'autres mesures appropriées en faveur de l'Ukraine.

En outre, afin de répondre aux préoccupations soulevées par certains États membres quant aux conditions de concurrence équitables entre les transporteurs routiers de marchandises de l'UE et de l'Ukraine (voir ci-dessus), l'alignement rapide de l'Ukraine sur certaines parties importantes de l'acquis de l'UE en matière de transport routier fera partie d'une feuille de route, convenue avec le gouvernement ukrainien et surveillée par la Commission. Les progrès seront pris en compte pour toute nouvelle prorogation de l'accord. Cela concernera en particulier le pilier social de l'acquis dans le domaine du transport routier (durées de conduite, pauses et temps de repos; temps de travail), l'introduction rapide de la version 2 des tachygraphes intelligents et le pilier «marché» de l'acquis dans le domaine du transport routier (création d'un registre électronique national des entreprises de transport routier conformes aux spécifications de l'UE, conditions liées à l'exigence d'établissement) conformément à l'appendice du projet de décision ci-joint du comité mixte. Ces obligations ont été sélectionnées parce qu'il s'agit d'éléments de l'acquis qui n'ont pas encore été transposés par l'Ukraine et qui sont essentiels pour créer des conditions de concurrence équitables entre l'UE et l'Ukraine dans le cadre de l'accord (accès aux règles du marché et aux règles sociales). Cet aspect doit être replacé dans le contexte des négociations d'adhésion en cours<sup>9</sup>.

La présente proposition est alignée sur une proposition établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du comité mixte institué par l'accord entre l'Union européenne et la République de Moldavie sur le transport de marchandises par route<sup>10</sup>, en ce

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

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

qui concerne la reconduction de l'accord<sup>11</sup>. La présente proposition concerne une prolongation de 18 mois de l'accord avec la République de Moldavie, qui a été signé par l'Union le 29 juin 2022<sup>12</sup> et prorogé jusqu'au 31 décembre 2025<sup>13</sup>.

#### **4. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION**

La position à prendre au nom de l'Union devrait donc être conforme au projet de décision du comité mixte joint à la présente proposition.

#### **5. BASE JURIDIQUE**

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit l'adoption, par le Conseil, de décisions établissant «les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

La notion d'«actes ayant des effets juridiques» englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question.

Le comité mixte est une instance créée par un accord, à savoir l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route.

La décision envisagée concernant la prorogation de la durée de l'accord, que le comité mixte est appelé à adopter, est un acte ayant des effets juridiques et sera contraignante en vertu du droit international, conformément à l'article 7, paragraphe 2, de l'accord.

L'acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de l'accord. En conséquence, la base juridique procédurale de la décision du Conseil proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé à propos duquel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est la principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, alors la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé concernent essentiellement le transport routier. La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 91 du TFUE.

#### **6. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGE**

Il y a lieu de publier la décision du comité mixte au Journal officiel de l'Union européenne après son adoption.

---

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

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

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

Proposition de

## DÉCISION DU CONSEIL

**établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du comité mixte institué par l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route, en ce qui concerne la reconduction de l'accord**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route<sup>14</sup> (ci-après l'«accord») a été signé par l'Union le 29 juin 2022 et est entré en vigueur le 5 décembre 2022<sup>15</sup>.
- (2) L'article 7, paragraphe 1, de l'accord institue un comité mixte chargé de superviser et de contrôler l'application et la mise en œuvre de l'accord, et de procéder périodiquement au réexamen du fonctionnement de celui-ci à la lumière de ses objectifs. En application de l'article 7, paragraphe 2, de l'accord, le comité mixte se réunit au plus tard trois mois avant l'expiration de l'accord afin d'évaluer et de décider de la nécessité de reconduire l'accord.
- (3) Par la décision n° 2/2023 du comité mixte du 16 mars 2023<sup>16</sup>, l'accord a été prorogé jusqu'au 30 juin 2024.
- (4) Par l'accord modificatif signé le 20 juin 2024, l'accord a été modifié et prorogé jusqu'au 30 juin 2025, avec reconduction tacite pour une nouvelle période de six mois<sup>17</sup>. L'accord modificatif s'applique de manière provisoire à compter de la date de sa signature. Le 17 juin 2025, le Parlement européen a adopté son approbation à la conclusion de l'accord modificatif et, le 15 juillet 2025, le Conseil a adopté sa décision relative à la conclusion de l'accord modificatif. L'accord est applicable jusqu'au 31 décembre 2025.
- (5) Afin que l'Union européenne et l'Ukraine continuent de bénéficier des effets positifs de l'accord, en facilitant le transport routier de marchandises entre et via l'Ukraine et l'Union européenne et en soutenant le bon fonctionnement des corridors de solidarité dans le contexte de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, il convient de proroger l'accord jusqu'au 31 mars 2027.

---

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

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

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

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

- (6) Lors de sa prochaine réunion, le comité mixte devra arrêter une décision sur la nécessité de reconduire l'accord une nouvelle fois ainsi que sur la durée de cette reconduction. Cette décision sera contraignante pour l'Union.
- (7) Il y a donc lieu d'établir la position à prendre au nom de l'Union, au sein du comité mixte, sur la reconduction de l'accord.
- (8) Compte tenu des préoccupations et des incertitudes quant à une éventuelle incidence négative de l'accord sur certains États membres, la Commission lancera une étude sur l'incidence de l'accord sur le secteur du transport routier, au niveau de l'UE et au niveau national. Toute nouvelle prolongation devrait être subordonnée à la réalisation de progrès satisfaisants en ce qui concerne l'alignement de la législation ukrainienne sur l'acquis pertinent de l'UE en matière d'accès au marché et de dispositions sociales dans le domaine du transport par route, qui n'a pas encore été transposé, et devrait tenir compte des résultats de l'étude.
- (9) Par conséquent, la position de l'Union en ce qui concerne la reconduction de l'accord, y compris sa durée, devrait être fondée sur le projet de décision ci-joint,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La position à prendre au nom de l'Union au sein du comité mixte institué par l'article 7 de l'accord entre l'Union européenne et l'Ukraine sur le transport de marchandises par route, en ce qui concerne la reconduction de l'accord, y compris la durée de cette reconduction, est fondée sur le projet de décision du comité mixte joint à la présente décision.

Les représentants de l'Union au sein du comité mixte peuvent accepter que des modifications mineures soient apportées au projet de décision du comité mixte sans que le Conseil doive adopter une nouvelle décision.

*Article 2*

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*