

Bruksela, 18 czerwca 2024
(OR. en)

10783/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2024/0137 (NLE)

TRANS 283
RELEX 769

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: Umowa między Unią Europejską a Ukrainą zmieniająca Umowę między
Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów
z dnia 29 czerwca 2022 r.

UMOWA
MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ A UKRAINĄ
ZMIENIAJĄCA UMOWĘ
MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ A UKRAINĄ
W SPRAWIE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW
Z DNIA 29 CZERWCA 2022 R.

UNIA EUROPEJSKA, zwana dalej również „Unią”,

z jednej strony,

oraz

UKRAINA,

z drugiej strony,

zwane dalej indywidualnie „Stroną”, a łącznie „Stronami”,

UZNAJĄC, że Umowa między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29 czerwca 2022 r. (zwana dalej „Umową”) okazała się niezbędna dla Ukrainy, ponieważ wspiera ukraińskie społeczeństwo i gospodarkę, umożliwiając unijnym i ukraińskim przewoźnikom drogowym towarów wykonywanie przewozów towarowych do i przez terytorium Ukrainy do Unii i w odwrotnym kierunku, wspierając tym samym również korytarze solidarnościowe dla Ukrainy,

BIORĄC POD UWAGĘ fakt, że jej skutki są nadal pozytywne również dla Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie wywozu z Unii do Ukrainy,

UZNAJĄC, że nadal istnieją warunki uzasadniające zawarcie Umowy, w szczególności poważne zakłócenia, z którymi boryka się sektor transportu w Ukrainie w następstwie rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie,

ODNOTOWUJĄC, że na posiedzeniu Wspólnego Komitetu, które odbyło się w dniu 18 grudnia 2023 r., stwierdzono, że Umowa spełnia zamierzony cel i że warunki leżące u podstaw Umowy pozostają w mocy,

POTWIERDZAJĄC w związku z tym znaczenie utrzymania przez obie Strony Umowy i wprowadzenia skutecznych środków w celu zapewnienia jej właściwego funkcjonowania, w tym w odniesieniu do usuwania przeszkód w swobodnym przemieszczaniu się, w szczególności na przejściach granicznych, zgodnie z niniejszą Umową i w jej granicach; obejmuje to środki niezbędne do zapobiegania utrudnieniom wynikającym z działań osób prywatnych,

ODNOTOWUJĄC jednak, że na posiedzeniu Wspólnego Komitetu Strony zwróciły również uwagę na szereg kwestii wynikających ze stosowania i wdrażania Umowy oraz jej ewentualnego wpływu na szczeblu lokalnym na sektor transportu drogowego w Unii Europejskiej,

UZNAJĄC w związku z tym, że konieczne są jedynie ograniczone zmiany w Umowie, aby ułatwić jej egzekwowanie i usprawnić jej wdrażanie,

UZNAJĄC, że wszystkie wydane w Ukrainie prawa jazdy, które utraciły ważność od wejścia w życie Umowy, zostały przedłużone zgodnie z dekretem Rady Ministrów Ukrainy nr 184 przyjętym w dniu 3 marca 2022 r.,

UZNAJĄC, że jeżeli Ukraina przyjmie w przyszłości nowe środki mające na celu przedłużenie administracyjnej ważności dokumentów kierowcy, ważne jest, aby wszystkie właściwe organy państw członkowskich były o nich terminowo powiadamiane,

ZDECYDOWANE ułatwić weryfikację w czasie kontroli drogowych zezwoleń, o których mowa w art. 3 ust. 2 Umowy,

ZDECYDOWANE ułatwić weryfikację w czasie kontroli drogowych, czy przewoźnicy drogowi towarów wykonują przewozy drogowe towarów dozwolone na mocy art. 4 Umowy,

PODKREŚLAJĄC, ŻE art. 4 lit. d) Umowy dopuszcza w szczególności przejazdy wykonywane pojazdem bez ładunku, jeżeli odbywają się one w połączeniu z innym przejazdem, o którym mowa w art. 4 lit. a)–c) Umowy,

PODKREŚLAJĄC, ŻE celem wszelkich dodatkowych wymogów powinno być ułatwienie kontroli, a tym samym egzekwowania Umowy przez organy krajowe, w celu zminimalizowania wpływu kontroli na przepływy transportowe,

ZAUWAŻAJĄC również, że stosowanie naklejki na pojazdach wykonujących przewozy drogowe w ramach Umowy ułatwi kontrolę, a tym samym egzekwowanie Umowy przez organy krajowe,

UZNAJĄC, że aby umożliwić prawidłowe wdrożenie Umowy i zapewnić jej odpowiednie egzekwowanie, Strony powinny monitorować wypełnianie przez przewoźników drogowych towarów ich obowiązków wynikających z Umowy i w tym celu przekazywać sobie wzajemnie odpowiednie informacje na temat wyroków skazujących i środków następczych,

UZNAJĄC ponadto, że w należycie uzasadnionych przypadkach podmioty gospodarcze, które nie wywiązują się ze swoich zobowiązań wynikających z Umowy, powinny zostać wyłączone z możliwości korzystania z praw określonych w Umowie,

UZNAJĄC, że ponieważ okoliczności, które sprawiły, że zawarcie Umowy było konieczne, pozostają aktualne, niezbędne jest przedłużenie okresu jej obowiązywania do dnia 30 czerwca 2025 r.,

MAJĄC NA UWADZE potrzebę uniknięcia niepotrzebnych zakłóceń w przepływach handlowych i uniknięcia dodatkowych obciążeń administracyjnych, należy zezwolić na automatyczne przedłużenie obowiązywania Umowy na kolejny okres sześciu miesięcy, pod warunkiem że Umowa nie powoduje poważnych zakłóceń na całym rynku transportu drogowego jednej ze Stron, w wyniku niniejszej Umowy i zgodnie z definicją zawartą w niniejszej Umowie zmieniającej, oraz że cele Umowy są nadal osiągane,

UZNAJĄC potrzebę ustanowienia specjalnego organu technicznego pod zwierzchnictwem Wspólnego Komitetu w celu ułatwienia praktycznego wdrażania Umowy, w szczególności nowych postanowień zawartych w niniejszej Umowie zmieniającej,

ODNOTOWUJĄC ewentualną potrzebę reagowania na poważne trudności lokalne lub regionalne, jakie mogą napotkać przewoźnicy drogowi jednej ze Stron w wyniku stosowania Umowy,

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Zmiany do Umowy

W Umowie wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ukraina informuje Unię Europejską i jej państwa członkowskie o wszelkich środkach wprowadzonych po dniu 23 lutego 2022 r. w celu przedłużenia okresu ważności wydanych przez Ukrainę dokumentów kierowcy. Powiadomienia takiego dokonuje się zarówno kanałami dyplomatycznymi, jak i środkami elektronicznymi określonymi w art. 5a ust. 6”;

- 2) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„ARTYKUŁ 5A

Obowiązek posiadania zezwolenia w pojeździe

1. Kierowcy posiadają w pojeździe w formie papierowej uwierzytelniony odpis lub wyciąg z zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego towarów, o którym mowa w art. 3 pkt 2.

2. Każda ze Stron składa we Wspólnym Komitecie wzór uwierzytelnionego odpisu lub wyciągu z zezwolenia w celu dalszego przekazania właściwym organom krajowym Stron na potrzeby jego wykorzystania w kontrolach drogowych. Zezwolenie zawiera wszystkie odpowiednie informacje umożliwiające skuteczną kontrolę drogową, w tym nazwę właściwego organu lub podmiotu wydającego zezwolenie, numer uwierzytelnionej kopii lub numer rejestracyjny, dane identyfikacyjne przewoźnika drogowego towarów, w tym imię i nazwisko lub nazwę przedsiębiorstwa i pełny adres, daty wydania i ważności oraz proces uwierzytelnienia w formie pisemnej lub cyfrowej, np. pieczęć i podpis lub kod QR. Zezwolenie bez daty ważności uznaje się za ważne bezterminowo. W przypadku przewoźników drogowych towarów mających siedzibę w Unii Europejskiej wzorem zezwolenia jest wzór określony w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009¹.

3. Ukraina i każde państwo członkowskie Unii Europejskiej prowadzą krajowy rejestr elektroniczny przewoźników drogowych towarów.

4. Właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej mają dostęp do ukraińskiego elektronicznego rejestru przewoźników drogowych towarów za pośrednictwem publicznie dostępnej strony internetowej, umożliwiającej weryfikację, czy kontrolowany pojazd jest wykorzystywany przez przewoźnika drogowego towarów upoważnionego do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego towarów zgodnie z art. 3 pkt 2. Wspólny Komitet może przyjąć, zgodnie z art. 7 ust. 5, dalsze środki niezbędne do wdrożenia niniejszego artykułu. Może on w szczególności przyjąć, w razie potrzeby, szczegółowe przepisy dotyczące warunków wymiany informacji dotyczących terminowej weryfikacji autentyczności i ważności zezwoleń, aby jeszcze bardziej ułatwić ich egzekwowanie, na przykład poprzez kontrole automatyczne.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. UE L 300 z 14.11.2009, s. 72).

5. Wymiana informacji na podstawie ust. 4 niniejszego artykułu może odbywać się poprzez ustanowienie połączenia Ukrainy z europejskim rejestrem przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) (lub jego częściami) ustanowionym na mocy art. 16 ust. 5 i 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009¹. W takim przypadku Wspólny Komitet wprowadza środki w celu przyjęcia, w stosownych przypadkach, technicznych i proceduralnych specyfikacji dotyczących ustanowienia połączenia i wykorzystania ERRU, lub jego części, przez Ukrainę.

6. Ukraina i państwa członkowskie Unii Europejskiej wyznaczają krajowe punkty kontaktowe i tworzą elektroniczne skrzynki pocztowe umożliwiające wymianę informacji między organami krajowymi Stron.

ARTYKUŁ 5B

Kontrola usług transportu drogowego

1. Kierowców opuszczających swoją Stronę siedziby i wjeżdżających na terytorium drugiej Strony pojazdem bez ładunku zgodnie z art. 4 lit. d) uznaje się za spełniających wymogi tego postanowienia tylko wtedy, gdy mogą przedstawić odpowiednie dokumenty zawierające informacje potwierdzające, że przejazd odbywa się w połączeniu z innym przewozem dozwolonym niniejszą Umową na mocy art. 4 lit. a)–c). W tym celu muszą oni posiadać w pojeździe dokumenty potwierdzające istnienie już należycie podpisanych przez przewoźnika umowy lub wniosku o przewóz.

2. Należycie podpisane przez przewoźnika umowa lub wniosek o przewóz, o których mowa w ust. 1, zawierają w szczególności nazwę/imię i nazwisko, adres i dane kontaktowe nadawcy.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. UE L 300 z 14.11.2009, s. 51).

3. Przewozy drogowe towarów wykonywane na podstawie niniejszej Umowy uznaje się za zgodne z art. 4 tylko wówczas, gdy w drodze powrotnej do swojej Strony siedziby przewoźnik drogowy towarów może przedstawić wyraźne dowody na to, że przewozy i przejazdy wykonywane na terytorium drugiej Strony, na terytorium państwa trzeciego lub na terytorium tej samej Strony są ograniczone do przewozów dwustronnych lub tranzytowych dozwolonych na mocy art. 4. W przypadku zmiany charakteru towarów, które mają być przewożone, gdy przewoźnik drogowy towarów dotrze do miejsca przeznaczenia, nadawca potwierdza ten fakt za pomocą odpowiedniego dokumentu, który przewoźnik drogowy towarów przewozi w pojeździe. W przypadku transportu towarów pochodzących z innego państwa niż państwo miejsca załadunku, to miejsce załadunku musi być wyraźnie identyfikowalne za pomocą odpowiedniego dokumentu. W przypadku pojazdów bez ładunku powracających do Strony siedziby przewoźnika drogowego towarów, musi on być w stanie udowodnić, że pojazdy te opuściły terytorium Strony siedziby z ładunkiem.

4. Dowody, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, mogą obejmować konosamenty, listy przewozowe, zgłoszenia celne towarów, karnety przewozowe (TIR) i rejestry tachografów, z których każdy należy uznać za wystarczający dowód. Są one przedstawiane lub przesyłane właściwemu organowi kontrolnemu Strony kontrolującej na żądanie i w czasie trwania kontroli drogowej. Mogą one być przedstawiane lub przesyłane w formie elektronicznej, w umożliwiającym zmiany ustrukturyzowanym formacie, który można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania elektronicznego, jak np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) na podstawie Protokołu dodatkowego do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącego elektronicznego listu przewozowego, sporządzonego w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. Podczas kontroli drogowej kierowca może skontaktować się z przewoźnikiem drogowym towarów lub dowolną inną osobą lub podmiotem w celu przedstawienia przed zakończeniem kontroli drogowej wszelkich dowodów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu.

5. Kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego artykułu nie są systematyczne, w szczególności na granicach, i są zorganizowane w taki sposób, aby zminimalizować ich wpływ na przepływy transportowe, a w każdym razie zapobiec zakłóceniom tych przepływów.

6. Postanowienia niniejszego artykułu mają zastosowanie wyłącznie do działań prowadzonych na podstawie niniejszej Umowy. Pozostają one bez uszczerbku dla zasad i wymogów mających zastosowanie do przewozów wykonywanych na podstawie innych instrumentów dotyczących międzynarodowego transportu drogowego, w szczególności na podstawie zasad Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT), w którym to przypadku kierowca powinien być w stanie przedstawić odpowiednie zezwolenie.

ARTYKUŁ 5C

Naklejka

1. Pojazdy wykonujące przewozy drogowe na podstawie niniejszej Umowy muszą być opatrzone widoczną i wyraźnie rozpoznawalną naklejką na szybie przedniej. Naklejka ta odpowiada wzorowi określonemu w załączniku I.

2. Naklejka, o której mowa w ust. 1, wskazuje, zarówno w odniesieniu do przewoźników drogowych towarów mających siedzibę w Ukrainie, jak i w Unii Europejskiej, że mogą oni korzystać z praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy i wykonywać przewozy dozwolone niniejszą Umową na mocy art. 4. Brak naklejki podczas wykonywania przewozów drogowych towarów na podstawie niniejszej Umowy uważa się za niezgodny z postanowieniami niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 5D

Wywiązywanie się z obowiązków przez przewoźników drogowych towarów

1. Właściwe organy każdej ze Stron monitorują, czy przewoźnicy drogowi towarów, którzy posiadają zezwolenia na wykonywanie przewozów drogowych towarów na podstawie niniejszej Umowy, wywiązują się ze swoich obowiązków.
2. Właściwe organy każdej ze Stron wprowadzają środki w celu identyfikacji przewoźników drogowych towarów mających siedzibę na terytorium drugiej Strony, którzy:
 - a) wykonują przewozy drogowe towarów niedozwolone na mocy art. 4, takie jak przewozy typu cross-trade lub przewozy kabotażowe;
 - b) uczestniczą w przestępstwie przeciwko wiarygodności dokumentów kierowcy lub fałszowaniu ich, używają takich dokumentów lub czerpią korzyści z ich użycia; lub
 - c) których kierowcy dopuścili się następujących powtarzających się i uporczywych poważnych przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego:
 - (i) kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu, zgodnie z definicją zawartą w prawie Ukrainy lub państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym popełniono przestępstwo lub wykroczenie;
 - (ii) przekroczenie ograniczeń prędkości obowiązujących w Ukrainie lub w państwie członkowskim Unii Europejskiej, w którym popełniono przestępstwo lub wykroczenie na danej drodze lub dla danego typu pojazdu;

- (iii) kierowanie pojazdem pod wpływem narkotyków lub innych substancji działających podobnie, zgodnie z definicją zawartą w prawie Ukrainy lub państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym popełniono przestępstwo lub wykroczenie;
- (iv) naruszenie przepisów drogowych Ukrainy lub państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym popełniono przestępstwo powodujące utratę życia lub poważne obrażenia ciała.

3. Właściwe organy każdej ze Stron wykluczają przewoźników drogowych towarów mających siedzibę na ich własnym terytorium z możliwości korzystania z praw określonych w niniejszej Umowie w należycie uzasadnionych przypadkach związanych z naruszeniami, o których mowa w ust. 2 lit. a) i b), zgodnie z odpowiednimi przepisami każdej ze Stron.

4. Właściwe organy każdej ze Stron przekazują sobie, co najmniej raz w miesiącu, informacje o tożsamości przewoźników drogowych towarów, którzy mają siedzibę na terytorium drugiej Strony, uznanych na podstawie ust. 2 niniejszej Umowy za winnych naruszeń, oraz na temat środków następczych przyjętych w celu wykonania niniejszego artykułu w odniesieniu do przewoźników drogowych towarów mających siedzibę na ich terytorium, uznanych na podstawie ust. 2 za winnych naruszeń. Wykorzystuje się w tym celu wzór formularza zawarty w załączniku II, który w razie potrzeby zmienia Wspólny Komitet zgodnie z art. 7 ust. 5. Jest on udostępniany w internecie właściwym organom każdej ze Stron jako chroniony wspólny dokument.

5. Właściwe organy każdej ze Stron co sześć miesięcy składają Wspólnemu Komitetowi sprawozdanie na temat środków następczych przyjętych w odniesieniu do przewoźników drogowych towarów mających siedzibę na ich terytorium, uznanych na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu za winnych naruszeń. Wspólny Komitet może wprowadzić wszelkie dalsze środki niezbędne do wykonania niniejszego artykułu zgodnie z art. 7 ust. 5. W razie potrzeby może on w szczególności przyjąć szczegółowe przepisy dotyczące warunków wymiany informacji dotyczących przestrzegania przepisów przez przewoźników drogowych towarów na podstawie niniejszego artykułu. Ta wymiana informacji może się odbywać poprzez połączenie Ukrainy z ERRU.

ARTYKUŁ 5E

Wzajemna pomoc

1. Właściwe organy każdej ze Stron ściśle ze sobą współpracują i niezwłocznie udzielają sobie wzajemnie pomocy oraz wszelkich innych odpowiednich informacji, aby ułatwić wykonanie i egzekwowanie niniejszej Umowy.
2. W szczególności właściwe władze każdej Strony stosują wszelkie środki dostępne im na mocy ich odpowiedniego prawa, aby zapewnić pełne egzekwowanie sankcji nałożonych przez właściwy organ drugiej Strony w związku z naruszeniami, o których mowa w art. 5d ust. 2.”;

3) w art. 6 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3. Niniejszą Umowę przedłuża się do dnia 30 czerwca 2025 r. Jest ona automatycznie przedłużana na okres sześciu miesięcy, chyba że jedna ze Stron powiadomi drugą Stronę, najpóźniej na trzy miesiące przed wygaśnięciem Umowy, że nie zgadza się na przedłużenie Umowy ze względu na mocne i wyraźne dowody na istnienie poważnych zakłóceń na jej całym rynku transportu drogowego w wyniku Umowy lub że cele Umowy nie są już w sposób oczywisty osiągane.

4. Do celów ust. 3 »poważne zakłócenia rynku transportowego na całym rynku transportu drogowego jednej ze Stron« oznaczają występowanie na takim rynku specyficznych dla niego problemów powodujących poważną i potencjalnie trwałą nadwyżkę podaży nad popytem, która może stanowić zagrożenie dla stabilności finansowej i dalszego funkcjonowania znacznej liczby przewoźników na całym terytorium tej Strony.”;

4) art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejszym ustanawia się Wspólny Komitet. Nadzoruje i monitoruje on stosowanie i wykonywanie niniejszej Umowy oraz dokonuje okresowych przeglądów funkcjonowania niniejszej Umowy w świetle jej celów i w tym celu podejmuje decyzje przewidziane w niniejszej Umowie zgodnie z ust. 5.

Wspólny Komitet może również zalecić Stronom tymczasowe zawieszenie niniejszej Umowy, w przypadku gdy istnieją mocne i wyraźne dowody na to, że cele niniejszej Umowy w sposób oczywisty nie są już osiągane. Na podstawie takiego zalecenia każda ze Stron może podjąć decyzję o tymczasowym zawieszeniu stosowania niniejszej Umowy. O zawieszeniu stosowania Umowy powiadamia się drugą Stronę i staje się ono skuteczne 15 dni po otrzymaniu powiadomienia.”;

5) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„ARTYKUŁ 7A

Grupa robocza *ad hoc* ds. praktycznego wdrażania Umowy

1. Niniejszym ustanawia się specjalną grupę roboczą *ad hoc* w celu ułatwienia praktycznego wdrożenia niniejszej Umowy.
2. Przedmiotowa grupa robocza wykonuje swoje zadania pod nadzorem Wspólnego Komitetu. Nie podejmuje ona decyzji, ale może formułować zalecenia dla Wspólnego Komitetu.
3. Grupa robocza *ad hoc* składa się z 16 członków, ośmiu ze strony Unii i ośmiu ze strony ukraińskiej.
4. Grupie roboczej *ad hoc* przewodniczą na przemian przedstawiciel Unii Europejskiej i przedstawiciel Ukrainy. Jest ona zwoływana na wniosek jednego z jej współprzewodniczących.
5. Grupa robocza *ad hoc* składa sprawozdanie Wspólnemu Komitetowi co najmniej raz na sześć miesięcy.
6. Grupa robocza *ad hoc* przyjmuje swój zakres zadań, który jest zatwierdzany i zmieniany, w stosownych przypadkach, przez Wspólny Komitet zgodnie z art. 7 ust. 5.”;

- 6) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„ARTYKUŁ 9A

Poważne zakłócenia na rynku transportu drogowego jednej ze Stron

1. Każda ze Stron może całkowicie lub częściowo zawiesić, po konsultacji z drugą Stroną, stosowanie niniejszej Umowy lub wprowadzić odpowiednie środki na części swojego terytorium w przypadku poważnych zakłóceń na rynku transportu drogowego na danym obszarze geograficznym wynikających z Umowy. Każde zawieszenie Umowy na mocy niniejszego artykułu uznaje się za mające zastosowanie zarówno do przewozów drogowych wykonywanych na danym obszarze geograficznym, jak i do przewoźników drogowych towarów mających siedzibę na tym obszarze geograficznym w momencie podejmowania decyzji. W przypadku zawieszenia Umowy na części terytorium Strony prawo tranzytu, do którego uprawnieni są przewoźnicy drogowi towarów Stron, nie zostaje naruszone.
2. O zawieszeniu stosowania Umowy powiadamia się drugą Stronę i staje się ono skuteczne 15 dni po otrzymaniu powiadomienia.
3. Do celów ust. 1 w przypadku Unii Europejskiej »obszar geograficzny« oznacza obszar obejmujący całość lub część terytorium państwa członkowskiego lub rozciągający się na całość lub część terytorium innych państw członkowskich.
4. Do celów ust. 1 »poważne zakłócenia rynku transportowego na danym obszarze geograficznym« oznaczają występowanie na takim rynku specyficznych dla niego problemów powodujących poważną i potencjalnie trwałą nadwyżkę podaży nad popytem, która może stanowić zagrożenie dla stabilności finansowej i dalszego funkcjonowania znacznej liczby przewoźników na tym obszarze geograficznym.

5. Środki przyjęte zgodnie z niniejszym artykułem pozostają w mocy przez okres nieprzekraczający trzech miesięcy, w którym Strona dotknięta skutkami zakłóceń może wprowadzić środki w celu zaradzenia zakłóceniom. Z chwilą ustania powodów zawieszenia, Strona, która zawiesiła stosowanie niniejszej Umowy, bezzwłocznie zawiadamia o tym drugą Stronę w celu wznowienia stosowania Umowy.”;

7) dodaje się załączniki w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK I

**EU-Ukraine Road
Transport Agreement**



*Bilateral Trade and Transit Permitted
Cross-Trade and Cabotage Prohibited*

Długość: 5 cm

Wywiązywanie się z obowiązków przez przewoźników drogowych towarów				
Tożsamość, adres i numer licencji	Państwo siedziby	Data, liczba i rodzaj przestępstw lub wykroczeń	Organ kontrolny	Środki następcze

”
.

ARTYKUŁ 2

Wejście w życie i tymczasowe stosowanie

1. Strony ratyfikują lub zatwierdzają niniejszą Umowę zmieniającą zgodnie ze swoimi własnymi procedurami. Niniejsza Umowa zmieniająca wchodzi w życie w dniu, w którym Strony notyfikują sobie zakończenie niezbędnych do tego celu wewnętrznych procedur prawnych.
2. Niezależnie od ust. 1, Unia Europejska i Ukraina uzgadniają, że będą stosowały tymczasowo niniejszą Umowę zmieniającą od dnia jej podpisania.
3. Do celów odpowiednich postanowień niniejszej Umowy zmieniającej, w przypadku gdy w postanowieniach tych jest mowa o „dniu wejścia w życie niniejszej Umowy”, rozumie się przez to „dzień, od którego niniejszą Umowę zmieniającą stosuje się tymczasowo” zgodnie z ust. 2.

Niniejszą Umowę sporządzono w dwóch egzemplarzach w języku angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i ukraińskim, przy czym teksty w każdym z tych języków są jednakowo autentyczne.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani pełnomocnicy, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę zmieniającą.

Sporządzono w

W imieniu Unii Europejskiej

W imieniu Ukrainy