

## TŁUMACZENIE

**PROTOKÓŁ WYKONAWCZY KONWENCJI ALPEJSKIEJ Z ROKU 1991 W ZAKRESIE TRANSPORTU****Protokół o transporcie**

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

KSIĘSTWO LIECHTENSTEINU,

KSIĘSTWO MONAKO,

REPUBLIKA AUSTRII,

KONFEDERACJA SZWAJCARSKA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

oraz

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA,

wykonując swoje zadanie na mocy Konwencji z dnia 7 listopada 1991 r. o ochronie Alp (konwencji alpejskiej), którym jest prowadzenie spójnej polityki zachowania i zrównoważonego rozwoju regionu alpejskiego;

wykonując swoje zobowiązania na mocy art. 2 ust. 2 i 3 konwencji alpejskiej;

mając świadomość, że region alpejski obejmuje obszar odznaczający się szczególnie wrażliwymi ekosystemami i krajobrazami lub warunkami geograficznymi i topograficznymi, które potęgają negatywne oddziaływanie zanieczyszczeń i hałasu, lub odznaczający się niezwyklejmi walorami przyrodniczymi lub niepowtarzalnym dziedzictwem kulturowym;

mając świadomość, że – ze względu na wzmocnioną integrację rynków, rozwój społeczno-gospodarczy i sposoby spędzania czasu wolnego – transport i wywołane przezeń obciążenia środowiska będą coraz intensywniejsze, o ile nie zostaną zastosowane odpowiednie środki;

w przeświadczeniu, że miejscowa ludność musi mieć możliwość samodzielnego określania swoich wizji rozwoju społecznego, kulturalnego i gospodarczego oraz współdziałania w ich realizacji w ramach obowiązującego ładu państwowego;

mając świadomość, że oddziaływanie transportu nie jest neutralne dla środowiska oraz że spowodowane transportem obciążenia środowiska stwarzają rosnące obciążenia i zagrożenia ekologiczne, zdrowotne i w zakresie techniki bezpieczeństwa, które wymagają wspólnego działania;

mając świadomość, że transport towarów niebezpiecznych wymaga, aby zapewniono wzmoczone środki zabezpieczające;

mając świadomość, że w celu wykazania współzależności transportu, zdrowia, środowiska i rozwoju gospodarczego oraz wyraźnego unaocznienia konieczności zmniejszenia presji na środowisko niezbędne są wszechstronne obserwacje, badania, informacje i doradztwo;

mając świadomość, że oparta na zasadach zrównoważenia polityka transportowa w regionie alpejskim leży w interesie nie tylko ludności zamieszkującej Alpy, ale również ludności zamieszkującej w innych regionach, a także jest niezbędna dla zagwarantowania, że Alpy pozostaną przestrzenią życiową, przyrodniczą i gospodarczą;

mając świadomość, z jednej strony, że obecny potencjał poszczególnych rodzajów transportu jest częściowo niewykorzystany, a z drugiej strony – że znaczenie infrastruktury bardziej przyjaznych dla środowiska systemów transportowych, takich jak kolej, żegluga i transport kombinowany oraz (znaczenie) zgodności i możliwości współużytkowania różnych środków transportu w skali ponadnarodowej nie zostały wzięte pod uwagę w wystarczającym stopniu, i że w związku z tym wymagana jest optymalizacja tych systemów transportu przez znaczne wzmocnienie sieci w regionie alpejskim i poza nim;

mając świadomość, że decyzje dotyczące planowania przestrzennego i polityki gospodarczej w Alpach i poza nimi mają wielkie znaczenie dla rozwoju transportu w regionie alpejskim;

dążąc do wniesienia decydującego wkładu w zrównoważony rozwój oraz poprawę jakości życia i, w następstwie, do zmniejszenia natężenia ruchu, zarządzania transportem w sposób chroniący środowisko naturalne i zwiększenia sprawności i efektywności istniejących systemów transportu;

w przeświadczeniu, że należy pogodzić interesy gospodarcze, potrzeby społeczne i wymagania środowiskowe;

w poszanowaniu umów dwustronnych i wielostronnych zawartych, w szczególności w dziedzinie transportu, przez Umawiające się Strony ze Wspólnotą Europejską;

w przeświadczeniu, że określone problemy można rozwiązać jedynie przez działania transgraniczne i że problemy te wymagają wspólnych działań państw alpejskich,

uzgadniają, co następuje:

## ROZDZIAŁ I

### POSTANOWIENIA OGÓLNE

#### Artykuł 1

##### Cele

1. Umawiające się Strony zobowiązują się do prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej, która:

- a) zmniejsza obciążenia i zagrożenia powodowane przez transport wewnątrzalpejski i przekraczający Alpy do poziomu, który jest znośny dla ludzi, zwierząt i roślin oraz ich siedlisk, między innymi przez zintensyfikowane zastępowanie transportu drogowego, w szczególności towarowego, transportem kolejowym, przede wszystkim przez stworzenie odpowiedniej infrastruktury i zachęt o charakterze rynkowym;
- b) przyczynia się do zrównoważonego rozwoju przestrzeni życiowej i gospodarczej jako podstawy egzystencji ludności zamieszkującej region alpejski za pomocą obejmującej wszystkie rodzaje transportu polityki transportowej, wypracowanej przez Umawiające się Strony z wzajemnym uwzględnieniem swoich potrzeb;
- c) przyczynia się do minimalizacji i, w miarę możliwości, eliminacji oddziaływań, które stanowią zagrożenie dla roli i zasobów regionu alpejskiego – którego znaczenie sięga poza jego granice – oraz dla ochrony jego walorów kulturowych i naturalnego krajobrazu;
- d) gwarantuje, dzięki zwiększeniu sprawności i efektywności systemów transportu oraz dzięki promocji rodzajów transportu, które chronią środowisko naturalne i zasoby, trans-

port wewnątrzalpejski i przekraczający Alpy, przy racjonalnych ekonomicznie kosztach;

- e) gwarantuje uczciwą konkurencję między poszczególnymi rodzajami transportu.

2. Umawiające się Strony zobowiązują się do rozwijania transportu z poszanowaniem zasad ostrożności, zapobiegania i obciążania kosztami sprawców zanieczyszczenia.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Do celów niniejszego Protokołu:

„transport przekraczający Alpy”: transport, którego punkt docelowy i punkt początkowy leżą poza regionem alpejskim,

„transport wewnątrzalpejski”: transport, którego punkt docelowy i punkt początkowy leżą w regionie alpejskim (transport wewnętrzny), w tym transport, którego punkt docelowy lub punkt początkowy leżą w regionie alpejskim,

„znośne obciążenia i zagrożenia”: obciążenia i zagrożenia, które należy zdefiniować w ramach ocen oddziaływania na środowisko i analiz ryzyka, których celem jest powstrzymanie dalszego wzrostu obciążeń i zagrożeń oraz – zarówno w przypadku nowo powstających obiektów, jak i istniejącej infrastruktury o znacznym oddziaływaniu przestrzennym – zmniejszenie ich przez zastosowanie odpowiednich środków, o ile są one konieczne,

„koszty zewnętrzne”: koszty, które nie są ponoszone przez konsumentów towarów lub usług. Obejmują one koszty infrastruktury, jeżeli nie są ponoszone przez konkretny podmiot, koszty zanieczyszczenia środowiska, hałasu, szkody materialne lub osobowe związane z transportem,

„budowa dużych nowych obiektów lub istotne zmiany bądź rozbudowa istniejącej infrastruktury transportowej”: przedsięwzięcia infrastrukturalne, których oddziaływanie na środowisko podlega obowiązkowi oceny zgodnie z przepisami dotyczącymi OOS lub postanowieniami porozumień międzynarodowych,

„trasy o dużym natężeniu ruchu”: wszystkie autostrady i drogi wielopasmowe, bez skrzyżowań, lub drogi o podobnym oddziaływaniu,

„cele związane z jakością środowiska naturalnego”: cele, które opisują pożądany stan środowiska naturalnego przy uwzględnieniu zależności ekosystemowych; na żądanie podają one dające się aktualizować i zdefiniowane merytorycznie, przestrzennie i czasowo charakterystyki dóbr chronionych,

„standardy jakości środowiska naturalnego”: konkretne kryteria służące ocenie osiągnięcia celów zakładanych dla jakości środowiska; dla określonych parametrów definiują one pożądane wyniki, procedury pomiaru lub warunki ramowe,

„wskaźniki środowiskowe”: wskaźniki środowiskowe służą do pomiaru lub oceny stanu presji na środowisko i stanowią podstawę prognoz dotyczących jego rozwoju,

„zasada ostrożności”: zasada, zgodnie z którą nie można odradzać stosowania środków służących unikaniu, opanowywaniu lub zmniejszaniu ciężkiego lub nieodwracalnego oddziaływania na zdrowie lub środowisko na podstawie tego, że badania naukowe nie wykazały jeszcze jednoznacznego związku przyczynowego między danymi czynnikami a ich potencjalną szkodliwością dla zdrowia i środowiska,

„zasada zanieczyszczający płaci” (wraz z obciążeniem kosztami skutków pośrednich): zasada, zgodnie z którą koszty unikania, opanowywania i zmniejszania obciążenia środowiska oraz rekultywacji środowiska obciążają sprawcę. Sprawcy muszą w największym możliwym stopniu ponosić łączne koszty oddziaływania transportu na zdrowie i środowisko,

„analiza zasadności”: zgodna z przepisami krajowymi procedura stosowana w związku z planowaniem budowy dużych nowych obiektów lub istotnych zmian bądź rozbudowy istniejącej infrastruktury transportowej, obejmująca kwestie zasadności z punktu widzenia polityki transportowej, a także oddziaływań transportowych, ekologicznych, gospodarczych i społeczno-kulturalnych.

### Artykuł 3

#### Zrównoważony transport i mobilność

1. Aby kształtować transport w ramach zrównoważonego rozwoju, Umawiające się Strony zobowiązują się, w ramach uwzględniającej wzajemne potrzeby polityki środowiskowej i transportowej służącej ograniczeniu spowodowanych transportem obciążeń i zagrożeń:

- a) do uwzględniania potrzeb środowiska w taki sposób, by:
  - aa) ograniczyć zużycie zasobów do poziomu, który mieści się, w miarę możliwości, w zakresie naturalnych możliwości odtwarzania;
  - bb) zmniejszyć emisje do poziomu, który nie przekracza zdolności adaptacyjnych danych elementów środowiska;
  - cc) ograniczyć wprowadzanie materii do środowiska do poziomu, który nie wywiera ujemnego wpływu na struktury ekologiczne i naturalny obieg materii;
- b) do uwzględniania potrzeb społeczeństwa w taki sposób, by:
  - aa) umożliwiać dostęp do osób, miejsc pracy, towarów i usług w sposób, jaki chroni środowisko naturalne, prowadzi do oszczędności energii i przestrzeni i jest skuteczny, a także gwarantować wystarczające zaspokojenie podstawowych potrzeb;
  - bb) nie powodować zagrożenia dla zdrowia ludzi i zmniejszać ryzyko katastrof ekologicznych oraz liczbę i rozmiary wypadków;
- c) do uwzględniania potrzeb gospodarki w taki sposób, by:
  - aa) zwiększać opłacalność transportu i internalizować koszty zewnętrzne;
  - bb) wspierać optymalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury;
  - cc) zapewniać miejsca pracy w konkurencyjnych zakładach i przedsiębiorstwach w poszczególnych sektorach gospodarki;
- d) ze względu na szczególną topografię Alp – do stosowania wzmożonych środków zwalczania hałasu.

2. W zgodzie z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i międzynarodowego w dziedzinie transportu Umawiające się Strony zobowiązują się do ustanawiania krajowych, regionalnych i lokalnych celów, strategii i działań, które:

- a) uwzględniają zróżnicowane okoliczności dotyczące środowiska naturalnego, gospodarki i kwestii społeczno-kulturalnych oraz zróżnicowane potrzeby;
- b) ograniczają wzrost spowodowanych transportem obciążeń środowiska przez połączenie instrumentów gospodarczych, planowania przestrzennego i planowania transportu.

#### Artykuł 4

### Uwzględnienie celów niniejszego Protokołu w innych obszarach polityki

1. Umawiające się Strony zobowiązują się do uwzględniania celów niniejszego Protokołu również w innych obszarach swojej polityki.
2. Umawiające się Strony zobowiązują się do prognostycznego i retrospektywnego analizowania oddziaływań innych obszarów polityki oraz strategii i koncepcji na dziedzinę transportu.

#### Artykuł 5

### Udział władz terytorialnych

1. Umawiające się Strony wspierają międzynarodową współpracę między kompetentnymi instytucjami zmierzającą do wypracowania optymalnych ponadgranicznych i uwzględniających wzajemne potrzeby rozwiązań.
2. Każda z Umawiających się Stron określa w ramach swojego ładu państwowego płaszczyznę, która najlepiej odpowiada potrzebom koordynacji i współpracy bezpośrednio zaangażowanych instytucji i władz terytorialnych, aby wspierać współodpowiedzialność, a zwłaszcza aby wykorzystywać i rozwijać synergii przy realizacji polityki transportowej i wynikających z niej działań.
3. Bezpośrednio zaangażowane władze terytorialne są zaangażowane na różnych etapach przygotowywania i realizacji obszarów polityki i tych środków z uwzględnieniem ich właściwości w ramach obowiązującego ładu państwowego.

#### Artykuł 6

### Bardziej rygorystyczne uregulowania krajowe

W celu chronienia wrażliwego ekologicznie regionu alpejskiego Umawiające się Strony mogą – z zastrzeżeniem postanowień obowiązujących porozumień międzynarodowych – ze względu na określone okoliczności, w szczególności dotyczące przyrody,

lub ze względów związanych ze zdrowiem, bezpieczeństwem i ochroną środowiska naturalnego zastosować środki sięgające dalej niż środki przewidziane w niniejszym Protokole.

## ROZDZIAŁ II

### ŚRODKI SZCZEGÓLNE

#### A) STRATEGIE, KONCEPCJE, PLANOWANIE

#### Artykuł 7

### Ogólna strategia dotycząca polityki transportu

1. W interesie zrównoważonego rozwoju Umawiające się Strony zobowiązują się do realizacji racjonalnego i bezpiecznego zarządzania transportem w ramach wzajemnie dostosowanej transgranicznej sieci transportowej, która:

- a) dostosowuje wzajemnie typy, rodzaje i środki transportu oraz sprzyja intermodalności;
- b) optymalnie wykorzystuje istniejące w regionie alpejskim systemy i infrastrukturę transportu, między innymi z wykorzystaniem teleinformatyki, oraz obciąża sprawców zanieczyszczeń kosztami zewnętrznymi i kosztami infrastruktury w sposób zróżnicowany odpowiednio do obciążenia środowiska;
- c) przez zastosowanie środków z dziedziny gospodarki przestrzennej i strukturalnych sprzyja takiemu kształtowaniu transportu, by przenieść osobowe i towarowe usługi transportowe na środki transportu mniej uciążliwe dla środowiska naturalnego i intermodalne systemy transportu;
- d) określa i wykorzystuje możliwości zmniejszenia natężenia ruchu.

2. Umawiające się Strony zobowiązują się do stosowania, gdzie to możliwe, koniecznych środków:

- a) chroniących trasy transportowe przed zagrożeniami naturalnymi, oraz
- b) w obszarach szczególnie dotkniętych obciążeniami powodowanymi przez transport – chroniących ludzi i środowisko naturalne;
- c) prowadzących do stopniowego zmniejszenia powodowanych przez wszystkie rodzaje transportu emisji substancji szkodliwych i hałasu, w tym również z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technologii;
- d) podnoszących poziom bezpieczeństwa transportu.

## Artykuł 8

**Procedura oceny projektów i konsultacji między państwami**

1. W przypadkach budowy dużych nowych obiektów lub istotnych zmian bądź rozbudowy istniejącej infrastruktury transportowej Umawiające się Strony zobowiązują się do przeprowadzania analiz zasadności, ocen oddziaływania na środowisko i analiz ryzyka oraz do uwzględniania ich wyników w odniesieniu do celów niniejszego Protokołu.

2. Planowanie infrastruktury w regionie alpejskim należy koordynować i uzgadniać. W odniesieniu do planowanych przedsięwzięć o istotnym oddziaływaniu ponadgranicznym każda z Umawiających się Stron zobowiązuje się do przeprowadzenia uprzednich konsultacji z daną Umawiającą się Stroną, której to dotyczy, najpóźniej po przedłożeniu analiz. Niniejsze postanowienia nie stanowią uszczerbku dla prawa każdej z Umawiających się Stron do podjęcia budowy infrastruktury, która w momencie przyjmowania niniejszego Protokołu jest już zatwierdzona w ramach ich odnośnego ładu prawnego lub której konieczność została stwierdzona ustawowo.

3. Umawiające się Strony wspierają silniejsze włączenie elementów transportu do zarządzania środowiskiem w przedsiębiorstwach działających w ich krajach.

## B) ŚRODKI TECHNICZNE

## Artykuł 9

**Transport publiczny**

W celu utrzymania i usprawnienia – w sposób zrównoważony – struktury osadniczej i gospodarczej, a także podniesienia atrakcyjności wypoczynkowej i rekreacyjnej regionu alpejskiego Umawiające się Strony zobowiązują się, że będą wspierały tworzenie i rozbudowę przyjaznych dla użytkowników i racjonalnych z punktu widzenia środowiska systemów transportu publicznego.

## Artykuł 10

**Transport kolejowy i żegluga**

1. Aby lepiej wykorzystać przydatność kolei do organizacji transportu dalekobieżnego, a także lepiej wykorzystać jej sieć na potrzeby rozwoju turystycznego i gospodarczego regionu alpejskiego, Umawiające się Strony w ramach swoich kompetencji wspierają:

- a) poprawę infrastruktury kolejowej przez budowę i rozwój wielkich osi przekraczających Alpy, wraz z przyłączeniami i odpowiednimi terminalami;
- b) dalszą optymalizację i modernizację przedsiębiorstw kolejowych, zwłaszcza w ruchu transgranicznym;

c) środki, których celem jest przeniesienie dalekobieżnego transportu, w szczególności towarowego, na kolej i dalsza harmonizacja taryf stosowanych w infrastrukturze transportu;

d) intermodalne systemy transportu oraz dalszy rozwój kolei;

e) intensywniejsze wykorzystywanie kolei oraz tworzenie sprzyjających użytkownikowi synergii ruchu pasażerskiego dalekobieżnego, regionalnego i lokalnego.

2. Umawiające się Strony wspierają wzmoczenie wysiłków na rzecz zwiększonego wykorzystywania możliwości żeglugi, aby zmniejszyć udział tranzytowego drogowego przewozu towarów.

## Artykuł 11

**Transport drogowy**

1. Umawiające się Strony rezygnują z budowy nowych tras o dużym natężeniu ruchu dla transportu przekraczającego Alpy.

2. Budowa trasy o dużym natężeniu ruchu przeznaczonej do transportu wewnątrzalpejskiego może być zrealizowana wyłącznie wtedy, jeżeli:

a) cele ustanowione w art. 2 ust. 2 lit. j) konwencji alpejskiej mogą być osiągnięte przez zastosowanie odpowiednich środków zapobiegawczych lub kompensacyjnych określonych w ocenie oddziaływania na środowisko;

b) osiągnięcie większej przepustowości transportu nie jest możliwe za pomocą lepszego wykorzystania istniejącego potencjału drogowego i kolejowego, rozbudowy lub budowy infrastruktury kolejowej i żeglugowej, usprawnienia transportu kombinowanego i innych środków związanych z organizacją transportu;

c) analiza zasadności wykazała, że dane przedsięwzięcie jest opłacalne, zagrożenia zostaną opanowane, a ocena oddziaływania na środowisko jest pozytywna; oraz

d) uwzględniono plany/programy zagospodarowania przestrzennego i zasady zrównoważonego rozwoju.

3. Jednak z uwagi na warunki geograficzne i strukturę osadniczą regionu alpejskiego, które nie zawsze umożliwiają sprawną obsługę środkami transportu publicznego, Umawiające się Strony uznają, że w tych peryferyjnych regionach istnieje potrzeba stworzenia i utrzymania wystarczającej infrastruktury transportowej dla funkcjonującego transportu indywidualnego.

**Artykuł 12****Transport lotniczy**

1. Umawiające się Strony zobowiązują się do jak największego możliwego zmniejszenia obciążeń środowiska spowodowanych transportem lotniczym, w tym również hałasu wywołanego przez samoloty, nie przenosząc ich do innych regionów. Mając na uwadze cele niniejszego Protokołu, strony dokładają starań, aby ograniczyć lub, w razie konieczności, objąć zakazem zrzuty z samolotów poza lotniskami. W celu ochrony naturalnej fauny państwa Umawiające się Strony stosują odpowiednie środki, aby ograniczyć bezsilnikowy rekreacyjny ruch lotniczy w czasie i przestrzeni.

2. Umawiające się Strony zobowiązują się do udoskonalania systemu transportu publicznego obsługującego trasy z lotnisk położonych w pobliżu Alp do różnych regionów alpejskich, tak by móc zaspokoić popyt na usługi transportowe bez zwiększenia obciążenia środowiska. W związku z tym Umawiające się Strony ograniczają w największym możliwym stopniu budowę nowych lotnisk i znaczną rozbudowę istniejących lotnisk w regionie alpejskim.

**Artykuł 13****Obiekty turystyczne**

1. Umawiające się Strony zobowiązują się do analizowania oddziaływania nowo uruchamianych obiektów turystycznych z uwzględnieniem celów niniejszego Protokołu, a w razie potrzeby – do stosowania środków zapobiegawczych lub kompensacyjnych umożliwiających osiągnięcie celów niniejszego Protokołu lub innych protokołów. Należy przy tym przyznawać priorytet transportowi publicznemu.

2. Umawiające się Strony wspierają tworzenie i utrzymywanie stref ograniczonego ruchu i zakazu ruchu, likwidację ruchu kołowego w miejscowościach turystycznych oraz środki promujące dojazd i pobyt turystów bez samochodów.

**Artykuł 14****Koszty rzeczywiste**

Aby wywierać wpływ na zmianę struktury środków transportu przez lepsze uwzględnianie rzeczywistych kosztów różnych rodzajów transportu, Umawiające się Strony uzgadniają stosowanie zasady „zanieczyszczający płaci” oraz wspierają opracowywanie i stosowanie systemu kalkulacyjnego do określenia kosztów drogowych i kosztów zewnętrznych. Celem tego jest stopniowe wprowadzanie specyficznych dla transportu systemów opłat umożliwiających prawidłowe pokrywanie rzeczywistych kosztów. W tym celu powinny zostać wprowadzone systemy, które:

- a) sprzyjają stosowaniu najbardziej przyjaznych dla środowiska rodzajów i środków transportu;
- b) prowadzą do wyważonego wykorzystywania infrastruktury transportu;

c) oferują zachęty do intensywniejszego wykorzystywania potencjału zmniejszenia uciążliwości ekologicznych i społeczno-gospodarczych przez wywieranie wpływu na transport za pomocą środków strukturalnych i związanych z planowaniem przestrzennym.

**C) OBSERWACJE I KONTROLA****Artykuł 15****Dostępność i wykorzystanie infrastruktury transportu**

1. Umawiające się Strony zobowiązują się do ustalania i okresowej aktualizacji stanu i rozwoju oraz wykorzystania bądź udoskonalania infrastruktury transportowej i systemów transportu o dużym natężeniu ruchu, a także zmniejszania obciążenia środowiska, w jednym dokumencie referencyjnym i według jednolitego wzoru.

2. Na podstawie tego dokumentu referencyjnego Umawiające się Strony analizują, w jakim stopniu środki realizacyjne przyczyniają się do osiągnięcia i dalszego rozwijania celów konwencji alpejskiej a w szczególności niniejszego Protokołu.

**Artykuł 16****Cele, standardy i wskaźniki jakości środowiska**

1. Umawiające się Strony ustalają i realizują cele jakości środowiska umożliwiające realizację zrównoważonego transportu.

2. Strony uzgadniają, że istnieje potrzeba opracowania standardów i wskaźników dostosowanych do specyfiki regionu alpejskiego.

3. Stosowanie tych standardów i wskaźników ma na celu zmierzenie, jak kształtują się powodowane przez transport obciążenia środowiskowe i zdrowotne.

**ROZDZIAŁ III****KOORDYNACJA, BADANIA, KSZTAŁCENIE I INFORMACJA****Artykuł 17****Koordinacja i informacja**

Umawiające się Strony uzgadniają organizowanie, w razie potrzeby, wspólnych spotkań, aby:

- a) analizować wyniki stosowania środków przewidzianych w niniejszym Protokole;
- b) konsultować się wzajemnie w sprawach decyzji ważnych z punktu widzenia polityki transportowej wywierających wpływ na inne państwa Umawiające się Strony;
- c) wspierać wymianę informacji dotyczących realizacji niniejszego Protokołu, wykorzystując przy tym przede wszystkim istniejące systemy informacyjne;

d) porozumiewać się ze sobą przed podejmowaniem decyzji ważnych z punktu widzenia polityki transportowej, w szczególności po to, aby włączać je do dostosowanej do wzajemnych potrzeb ponadgranicznej polityki zagospodarowania przestrzennego.

#### Artykuł 18

##### Badania naukowe i obserwacje

1. Umawiające się Strony w ścisłej współpracy wspierają i harmonizują badania naukowe i systematyczne obserwacje współzależności transportem i środowiska w regionie alpejskim, a także postępu technicznego zwiększającego opłacalność przyjaznych dla środowiska systemów transportu.

2. Wyniki wspólnych badań i obserwacji powinny zostać należycie uwzględnione w analizie realizacji niniejszego Protokołu, w szczególności przy opracowywaniu metod i kryteriów umożliwiających opis zrównoważonego rozwoju transportu.

3. Umawiające się Strony dopilnowują, by wyniki krajowych badań naukowych i systematycznych obserwacji były przekazywane do wspólnego systemu stałych obserwacji i informacji i by były dostępne dla społeczeństwa w ramach obowiązującego ładu państwowego.

4. Umawiające się Strony wspierają projekty pilotażowe, które są zorientowane na praktyczne zastosowania i dotyczą wdrażania zrównoważonych koncepcji i technologii transportu.

5. Umawiające się Strony wspierają badania możliwości wykorzystywania metodologii strategicznych i obejmujących wszystkie rodzaje transportu ocen oddziaływania na środowisko.

#### Artykuł 19

##### Kształcenie i informowanie społeczeństwa

Umawiające się Strony wspierają procesy kształcenia i doksztalcania oraz informowanie społeczeństwa w odniesieniu do celów, środków i realizacji niniejszego Protokołu.

#### ROZDZIAŁ IV

##### KONTROLA I OCENA

#### Artykuł 20

##### Realizacja

Umawiające się Strony zobowiązują się do realizacji niniejszego Protokołu przez zastosowanie odpowiednich środków w ramach obowiązującego ładu państwowego.

#### Artykuł 21

##### Kontrola wykonania obowiązków wynikających z protokołu

1. Umawiające się Strony regularnie przedkładają Stałemu Komitetowi sprawozdanie dotyczące środków zastosowanych na podstawie niniejszego Protokołu. W sprawozdaniach tych należy również przedstawić skuteczność zastosowanych środków. Konferencja alpejska określa częstotliwość przedstawiania sprawozdań.

2. Stały Komitet sprawdza sprawozdania, aby stwierdzić, czy Umawiające się Strony wykonały swoje obowiązki wynikające z protokołu. Może on przy tym zażądać od Umawiających się Stron dodatkowych informacji lub zasięgnąć informacji z innych źródeł.

3. Stały Komitet przedstawia konferencji alpejskiej sprawozdanie dotyczące wykonania przez Umawiające się Strony obowiązków wynikających z niniejszego Protokołu.

4. Konferencja alpejska przyjmuje ten protokół do wiadomości. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązku może ona wydać zalecenia.

#### Artykuł 22

##### Ocena skuteczności postanowień

1. Umawiające się Strony regularnie analizują i oceniają postanowienia niniejszego Protokołu pod kątem ich skuteczności. Jeżeli jest to konieczne do osiągnięcia celów niniejszego Protokołu, rozważają przyjęcie odpowiednich zmian w niniejszym Protokole.

2. W ramach obowiązującego ładu państwowego władze terytorialne będą brały udział w tej ocenie. Możliwe będzie konsultowanie się z zainteresowanymi organizacjami pozarządowymi.

#### ROZDZIAŁ V

##### POSTANOWIENIA KOŃCOWE

#### Artykuł 23

##### Powiązania między konwencją alpejską a niniejszym Protokołem

1. Niniejszy Protokół stanowi protokół konwencji alpejskiej w rozumieniu art. 2 i innych odnośnych artykułów konwencji alpejskiej.

2. Umawiającymi się stronami niniejszego Protokołu mogą być wyłącznie Umawiające się Strony konwencji alpejskiej. Odstąpienie od konwencji alpejskiej stanowi jednocześnie odstąpienie od niniejszego Protokołu.

3. W przypadku gdy konferencja alpejska rozstrzyga kwestie dotyczące niniejszego Protokołu, prawo głosu mają jedynie Umawiające się Strony niniejszego Protokołu.

## Artykuł 24

**Podpisanie i ratyfikacja**

1. Niniejszy Protokół zostaje otwarty do podpisu przez państwa sygnatariuszy konwencji alpejskiej i Wspólnotę Europejską w dniu 31 października 2000 r., a także od dnia 6 listopada 2000 r. w Republice Austrii, będącej depozytariuszem.

2. W odniesieniu do Umawiających się Stron, które wyraziły swoją zgodę na związanie się niniejszym Protokołem, wchodzi on w życie trzy miesiące po dniu, w którym trzy państwa złożą świadectwa ratyfikacji, przyjęcia i zatwierdzenia.

3. W odniesieniu do Umawiających się Stron, które wyrażą swoją zgodę na związanie się niniejszym Protokołem w terminie późniejszym, wchodzi on w życie trzy miesiące po dniu złożeniu świadectwa ratyfikacji, przyjęcia i zatwierdzenia. Po wejściu w życie dowolnej zmiany niniejszego Protokołu każda nowo przystępująca Umawiająca się Strona niniejszego Protokołu staje się Umawiającą się Stroną niniejszego Protokołu w zmienionej wersji.

## Artykuł 25

**Notyfikacje**

W odniesieniu do niniejszego Protokołu depozytariusz notyfikuje każdemu państwu wymienionemu w preambule oraz Wspólnocie Europejskiej:

- a) każde podpisanie;
- b) każde złożenie świadectwa ratyfikacji, przyjęcia i zatwierdzenia;
- c) każdą datę wejścia w życie;
- d) każdą deklarację złożoną przez Umawiającą się Stronę lub stronę sygnatariusza;
- e) każde powiadomienie dowolnej strony o zamiarze odstąpienia, łącznie z datą jego wejścia w życie.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszy Protokół.

Sporządzono w Lucernie w dniu 31 października 2000 r. w języku francuskim, niemieckim, włoskim i słoweńskim, przy czym każda wersja językowa jest w jednakowym stopniu wiążąca, w jednym egzemplarzu, który zostaje zdeponowany w Archiwum Państwowym Republiki Austrii. Depozytariusz wydaje Umawiającym się Stronom uwierzytelnione odpisy.

W imieniu Republiki Federalnej Niemiec,  
W imieniu Republiki Francuskiej,  
W imieniu Republiki Włoskiej,  
W imieniu Księstwa Liechtensteinu,  
W imieniu Księstwa Monako,  
W imieniu Republiki Austrii,  
W imieniu Konfederacji Szwajcarskiej  
W imieniu Republiki Słowenii,  
W imieniu Wspólnoty Europejskiej.

---