

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 23.12.2008
KOM(2008) 895 v konečném znění

2008/0262 (CNS)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

**o uzavření Protokolu o provádění Alpské úmluvy v oblasti dopravy jménem Evropského
společenství
(protokol o dopravě)**

(předložená Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI

Četné obtíže v oblasti životního prostředí jsou přeshraniční povahy a lze je účinně řešit pouze v rámci mezinárodní spolupráce. Z toho důvodu Smlouva o ES stanoví, že jedním z klíčových cílů politiky Evropského společenství (ES) v oblasti životního prostředí je podpora opatření na mezinárodní úrovni vztahujících se na regionální problémy životního prostředí.

Jedním z cílů politiky Společenství v oblasti dopravy je podporovat na mezinárodní úrovni opatření vztahující se na regionální a evropské problémy, které brání udržitelné mobilitě dopravy a vedou k ohrožování životního prostředí. Opatření dopravní politiky mají ve skutečnosti rozhodující vliv na hospodářský růst, společenský blahobyt obyvatelstva a na životní prostředí.

Úmluvu o ochraně Alp, Alpskou úmluvu, podepsalo Evropské společenství v Salcburku dne 7. listopadu 1991, rozhodnutím Rady 96/191/ES ze dne 26. února 1996¹ ji Společenství ratifikovalo a dne 4. dubna 1998 úmluva vstoupila v platnost. Dalšími smluvními stranami jsou Francie, Itálie, Rakousko, Lichtenštejnsko, Monako, Německo, Slovinsko a Švýcarsko.

Podle čl. 2 odst. 2 a 3 Alpské úmluvy jsou konkrétní opatření zaměřená na dosažení daných cílů uvedena v různých protokolech. Ratifikováním Alpské úmluvy se ES zavázalo k plnění závazků této úmluvy. Protokol o dopravě byl přijat ve dnech 24. až 26. května 2000 na 16. zasedání stálého výboru Alpské úmluvy.

2. SPOLEČENSTVÍ A PROTOKOL O DOPRAVĚ

Protokol o dopravě tvoří rámec založený na zásadě předběžné opatrnosti, zásadě preventivních opatření a zásadě „znečišťovatel platí“, aby byla v alpském regionu pro všechny způsoby dopravy zajištěna udržitelná mobilita a ochrana životního prostředí s ohledem na článek 2 Alpské úmluvy. Alpská oblast je ekologicky velice citlivá. Proto jí ES musí věnovat větší pozornost a její obtíže vhodným postupem řešit.

Protokol o dopravě má v obecnosti tyto cíle: snížit objem a nebezpečí dopravy v alpské oblasti a dopravy vedené přes tuto oblast především převodem většího objemu dopravy, zejména nákladní, na železnici, a to především vytvořením vhodné infrastruktury a tržně motivovaných pobídek; efektivnějšími dopravními systémy a podporou způsobů dopravy, které jsou nejšetrnější k životnímu prostředí a nejhospodárnější ve vztahu k přírodním zdrojům, zajistit, aby byly náklady na dopravu v alpské oblasti a dopravu vedenou přes tuto oblast hospodářsky únosné; zajistit v rámci jednotlivých způsobů dopravy spravedlivé podmínky hospodářské soutěže.

Ustanovení protokolu o dopravě jsou v souladu se společnou dopravní politikou a plně odpovídají nedávno přijatému postoji Komise týkající se „dopravy šetrnější k životnímu prostředí“².

¹ Úř. věst. L 61, 12.3.1996, s. 31.

² KOM(2008) 433 v konečném znění.

Protokol byl podepsán všemi členskými státy Alpské úmluvy. Společenství rozhodlo o podpisu protokolu o dopravě dne 12. října 2006³. Francie, Lichtenštejnsko, Německo, Rakousko a Slovinsko protokol ratifikovaly a protokol pro ně vstoupil v platnost. Itálie, Monako a Švýcarsko v současné době o ratifikaci protokolu o dopravě usilují. Vzhledem ke zvláštním okolnostem tohoto případu a délce doby, která uplynula od podpisu, by nyní mělo urychleně ratifikovat tento protokol také Evropské společenství.

Komise má za to, že ratifikací Protokolu o provádění Alpské úmluvy v oblasti dopravy Evropské společenství nejen dostojí svým povinnostem podle mezinárodního práva, ale vyše rovněž ostatním stranám významný politický signál, že ratifikace protokolu by měla být prioritou.

Pravomoci Společenství jsou prvořadé. Pokud jde o dopravní otázky, je právním základem tohoto protokolu o dopravě článek 71 Smlouvy.

3. ZÁVĚR

Alpská úmluva, a zejména její protokol o dopravě, představují nástroje, které Evropskému společenství napomáhají dosáhnout cíle udržitelné dopravní politiky v rozsáhlé, velmi citlivé přeshraniční oblasti. Evropské společenství usiluje o naplnění cílů úmluvy a jejích protokolů. Podepsání protokolu o dopravě bylo jasným signálem tohoto úsilí. Ratifikace tohoto protokolu Evropským společenstvím by podtrhla jeho snahy o podporu udržitelného rozvoje v této významné horské oblasti.

³ Rozhodnutí Rady 2007/799/ES (Úř. věst. L 323, 8.12.2007, s. 1).

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o uzavření Protokolu o provádění Alpské úmluvy v oblasti dopravy jménem Evropského společenství (protokol o dopravě)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 ve spojení s první větou prvního pododstavce čl. 300 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise⁴,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu⁵,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Úmluva o ochraně Alp (Alpská úmluva) byla jménem Evropského společenství uzavřena rozhodnutím Rady 96/191/ES ze dne 26. února 1996⁶.
- (2) Rada rozhodla o podpisu Protokolu o provádění Alpské úmluvy v oblasti dopravy (protokolu o dopravě) jménem Evropského společenství ve svém rozhodnutí 2007/799/ES ze dne 12. října 2006⁷.
- (3) Protokol je významným krokem v provádění Alpské úmluvy a Evropské společenství je odhodláno přispívat k dosažení jejích cílů.
- (4) Hospodářské, sociální a ekologické přeshraniční problémy Alp zůstávají pro tuto vysoce citlivou oblast zásadním úkolem, který je nutno řešit.
- (5) Protokol o dopravě tvoří rámec založený na zásadě předběžné opatrnosti, zásadě preventivních opatření a zásadě „znečišťovatel platí“, aby byla v alpském regionu pro všechny způsoby dopravy zajištěna udržitelná mobilita a ochrana životního prostředí s ohledem na článek 2 Alpské úmluvy.

⁴ Úř. věst.

⁵ Úř. věst.

⁶ Úř. věst. L 61, 12.3.1996, s. 31.

⁷ Úř. věst. L 323, 8.12.2007, s. 13.

- (6) Ustanovení protokolu o dopravě jsou v souladu se společnou dopravní politikou a plně odpovídají nedávno přijatému postoji Komise týkající se „dopravy šetrnější k životnímu prostředí“⁸.
- (7) Ratifikace Protokolu o dopravě by posílila přeshraniční spolupráci se zeměmi mimo Evropskou unii – Švýcarskem, Lichtenštejnskem a Monakem. To by pomohlo zajistit, že cíle Evropského společenství budou sdílet i další partneři v oblasti a že takové iniciativy pokryjí celou alpskou oblast.
- (8) Je tedy vhodné, aby Evropské společenství tento protokol schválilo,

ROZHODLA TAKTO:

Článek 1

Protokol o provádění Alpské úmluvy v oblasti dopravy, podepsaný dne 31. října 2000 v Lucernu, se schvaluje jménem Evropského společenství.

Znění protokolu se připojuje k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Předseda Rady je oprávněn jmenovat osobu nebo osoby zmocněné jménem Společenství k uložení listin o schválení u Rakouské republiky v souladu s článkem 24 protokolu.

Článek 3

Toto rozhodnutí se vyhlásí v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne [...]

*Za Radu
předseda / předsedkyně*

⁸ KOM(2008) 433 v konečném znění.

**PROVÁDĚCÍ PROTOKOL
K ALPSKÉ ÚMLUVĚ Z ROKU 1991
V OBLASTI DOPRAVY:
(PROTOKOL O DOPRAVĚ)**

Preambule

Spolková republika Německo,

Francouzská republika,

Italská republika,

Lichtenštejnské knížectví,

Monacké knížectví,

Rakouská republika,

Švýcarská konfederace,

Republika Slovinsko,

jakož i

Evropské společenství –

v souladu se svým posláním vyplývajícím z Úmluvy o ochraně Alp (Alpská úmluva) ze dne 7. listopadu 1991, jehož cílem je zajistit ucelenou politiku ochrany a udržitelného rozvoje alpské oblasti;

v rámci závazků vyplývajících z čl. 2 odst. 2 a 3 Alpské úmluvy;

vědomy si toho, že alpská oblast zahrnuje území, pro něž jsou příznačné obzvláště citlivé ekosystémy a krajina, geografické a topografické podmínky zvyšující zátěž škodlivinami a hlukem a jedinečné přírodní zdroje či jedinečné kulturní dědictví;

vědomy si toho, že v důsledku vyšší integrace trhů, společenského a hospodářského rozvoje a činností spojených s trávením volného času bude nadále docházet k nárůstu dopravy a s ní související zátěže životního prostředí, nebudou-li přijata vhodná opatření;

přesvědčeny o tom, že místní obyvatelstvo musí mít možnost definovat vlastní projekt sociálního, kulturního a hospodářského rozvoje a podílet se na jeho provádění v rámci stávajícího státního uspořádání;

vědomy si toho, že doprava není ve svých důsledcích bez vlivu na životní prostředí a že zátěž životního prostředí plynoucí z dopravy vytváří rostoucí ekologické, zdravotní a bezpečnostně-technické škody a rizika, jež je třeba řešit společně;

vědomy si toho, že je třeba posílených opatření k zajištění bezpečnosti při dopravě nebezpečných věcí;

vědomy si toho, že je třeba obsáhlého pozorování, výzkumu, informací a poradenství, aby se ukázaly souvislosti mezi dopravou, zdravím, životním prostředím a hospodářským rozvojem a aby se ozřejmilo, že je nezbytné zatížení životního prostředí snižovat;

vědomy si toho, že dopravní politika v alpské oblasti zaměřená na zásady udržitelnosti je v zájmu nejen alpského obyvatelstva, nýbrž i obyvatelstva mimo Alpy, a že je nutná k zajištění alpské oblasti jakožto životního, přírodního a hospodářského prostoru;

vědomy si toho, že na jedné straně je stávající potenciál různých způsobů dopravy částečně využíván jen nedostatečně a že se na druhé straně nebere dostatečně v úvahu význam infrastruktur pro ekologičtější dopravní systémy, jako jsou železnice, lodní doprava a kombinované systémy, a význam nadnárodní kompatibility a provozuschopnosti různých dopravních prostředků, a že je proto nutné tyto dopravní systémy v Alpách i mimo ně optimalizovat prostřednictvím podstatného posílení sítí;

vědomy si toho, že rozhodnutí v oblasti územního plánování a hospodářské politiky v Alpách i mimo ně jsou pro rozvoj dopravy v alpské oblasti nanejvýš důležitá;

v rámci snahy přispívat rozhodujícím způsobem k udržitelnému rozvoji a ke zlepšování kvality života v této souvislosti snižovat množství vozidel, organizovat dopravu způsobem šetrným k životnímu prostředí a zvyšovat účinnost a účelnost stávajících dopravních systémů;

přesvědčeny o tom, že je třeba uvést v soulad hospodářské zájmy, společenské výzvy a ekologické požadavky;

s ohledem na dvoustranné a mnohostranné dohody smluvních stran s Evropským společenstvím, zejména na dohody v oblasti dopravy;

přesvědčeny o tom, že některé problémy jsou řešitelné pouze na přeshraniční úrovni a vyžadují společná opatření ze strany alpských států –

se dohodly takto:

Kapitola I

Obecná ustanovení

Článek 1

Cíle

1. Smluvní strany se zavazují provádět udržitelnou dopravní politiku, která
 - a) sníží zatížení a rizika v oblasti vnitroalpské dopravy i tranzitní dopravy vedené přes Alpy na míru únosnou pro lidi, zvířata a rostliny i pro jejich životní prostředí, mimo jiné prostřednictvím posíleného přesouvání dopravy, především nákladní, na železnici, a to zejména vytvářením vhodných infrastruktur a pobídek příznivých trhu;
 - b) přispívá prostřednictvím harmonizované dopravní politiky smluvních stran zahrnující všechny způsoby dopravy k udržitelnému rozvoji životního prostředí a hospodářské oblasti jakožto existenčního zajištění obyvatelstva žijícího v alpské oblasti;
 - c) přispívá k omezování vlivů, jež jsou hrozbou pro roli a přírodní zdroje alpské oblasti – jejíž význam přesahuje její hranice – a pro ochranu jejího kulturního a přírodního bohatství, a pokud možno přispívá k předcházení těmto vlivům;
 - d) prostřednictvím zvýšené účinnosti a účelnosti dopravních systémů a prostřednictvím podpory způsobů dopravy šetrných k životnímu prostředí a k přírodním zdrojům zajistí, aby s vnitroalpskou i tranzitní dopravou byly spojeny hospodářsky únosné náklady;
 - e) zajistí v rámci jednotlivých způsobů dopravy spravedlivé podmínky hospodářské soutěže.
2. Smluvní strany se zavazují oblast dopravy rozvíjet v souladu se zásadami obezřetnosti a prevence a se zásadou „znečišťovatel platí“.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto protokolu se rozumí:

„tranzitní dopravou vedenou přes Alpy“ doprava, jejíž počátek i cíl se nacházejí mimo alpskou oblast;

„vnitroalpskou dopravou“ doprava, jejíž počátek a cíl se nachází uvnitř alpské oblasti (vnitřní doprava), včetně případů, kdy se v alpské oblasti nachází jen počátek nebo jen cíl dopravy;

„únosnými zatíženími a riziky“ zatížení a rizika, jež je třeba vymezit v rámci hodnocení dopadu na životní prostředí a analýz rizik s cílem zamezit jejich dalšímu nárůstu a prostřednictvím příslušných opatření je v nezbytných případech snižovat, a to u novostaveb i u stávajících infrastruktur se značnými účinky na prostředí;

„vnějšími náklady“ náklady, jež nenese uživatel zboží či služeb. Zahrnují náklady na infrastrukturu, není-li její využití zpoplatněno, náklady na znečištění životního prostředí, hluk a věcné škody či škody na zdraví způsobené v souvislosti s dopravou;

„velkými novostavbami nebo významnými změnami či přestavbami stávajících dopravních infrastruktur“ projekty infrastruktury, jejichž účinky podléhají hodnocení dopadu na životní prostředí, v souladu s vnitrostátními právními předpisy o posouzení vlivů na životní prostředí nebo s ustanoveními mezinárodních úmluv;

„rychlostními komunikacemi“ všechny dálnice a silnice o dvou a více pružích a bez křižovatek nebo silnice z hlediska dopravních důsledků podobné;

„cíli environmentální kvality“ cíle, jež s ohledem na souvislosti ekosystémů popisují úroveň životního prostředí, již je třeba dosáhnout; udávají věcně, prostorově a časově definované hodnoty kvality chráněných statků, přičemž tyto hodnoty lze v případě potřeby aktualizovat;

„normami environmentální kvality“ konkrétní kritéria hodnocení pro dosažení cílů environmentální kvality; pro stanovené parametry se jimi vymezují výsledky, jichž je třeba dosáhnout, postupy měření nebo rámcové podmínky;

„environmentálními ukazateli“ environmentální ukazatele, které měří či hodnotí stav zatížení životního prostředí a jsou základem pro odhady vývoje tohoto zatížení;

„zásadou předběžné opatrnosti“ zásada, podle níž opatření pro předcházení, odstraňování či snižování závažných či nezvratných účinků na zdraví a životní prostředí nesmějí být odkládána na základě odůvodnění, že vědeckým výzkumem dosud nebyla prokázána jednoznačná kauzální souvislost mezi dotyčnými účinky na jedné straně a jejich možnou škodlivostí pro zdraví a životní prostředí na straně druhé;

„zásadou ‚znečišťovatel platí‘“ zásada, podle níž nese náklady na předcházení, odstraňování či snižování zátěže životního prostředí a na jeho obnovu znečišťovatel, a to rovněž v případě následných dopadů. Znečišťovatelé musí nést pokud možno všechny náklady spojené s účinky dopravy na zdraví a životní prostředí;

„přezkumem účelnosti“ přezkum podle vnitrostátních právních předpisů, jenž v případě plánování velkých novostaveb nebo významných změn či přístaveb stávajících dopravních infrastruktur objasňuje jejich dopravně-politickou nezbytnost a ekologické, hospodářské a socio-kulturní účinky.

Článek 3

Udržitelná doprava a mobilita

1. Za účelem rozvoje dopravy v souladu s podmínkami udržitelnosti se smluvní strany zavazují, že prostřednictvím harmonizované politiky životního prostředí a dopravy pro omezení zatížení a rizik souvisejících s dopravou

- a) zohlední význam životního prostředí takovým způsobem, aby
 - aa) došlo ke snížení spotřeby přírodních zdrojů na úroveň, jež se pohybuje pokud možno v rámci možnosti přirozené obnovy;
 - bb) došlo k omezení uvolňování škodlivých látek na úroveň, jež nepřetěžuje absorpční kapacitu dotyčných prostředí;
 - cc) škody způsobené těmito látkami na životním prostředí byly omezeny na úroveň, jež neumožní narušování ekologických struktur a přirozených látkových cyklů;
- b) zohlední nároky společnosti takovým způsobem, aby
 - aa) byla zajištěna dosažitelnost osob, pracovních míst, zboží a služeb způsobem šetrným k životnímu prostředí, energeticky a prostorově nenáročným a zároveň účinným a aby bylo dostatečně zajištěno zásobování pro plnění základních potřeb;
 - bb) nebylo ohroženo zdraví osob a aby bylo omezeno riziko ekologických katastrof a množství i závažnost úrazů;
- c) zohlední nároky hospodářství takovým způsobem, aby
 - aa) se zvýšila hospodářská soběstačnost odvětví dopravy a došlo k internalizaci vnějších nákladů;
 - bb) bylo podporováno optimální vytížení stávajících infrastruktur;
 - cc) byla zajištěna pracovní místa v konkurenceschopných podnicích činných v jednotlivých hospodářských odvětvích;
- d) s ohledem na zvláštní topografický ráz Alp provádět posílená opatření pro omezení hluku.

2. V souladu s platnými vnitrostátními a mezinárodními předpisy v oblasti dopravy se smluvní strany zavazují rozvíjet vnitrostátní, regionální a místní cíle, strategie a opatření, které
 - a) zohlední rozdílné environmentální, hospodářské a socio-kulturní skutečnosti i rozdílné potřeby;
 - b) omezí zatížení životního prostředí související s dopravou prostřednictvím kombinace hospodářských nástrojů a opatření v oblasti územního a dopravního plánování.

Článek 4

Zohlednění cílů v ostatních politikách

1. Smluvní strany se zavazují, že zohlední cíle tohoto protokolu i ve svých ostatních politikách.
2. Smluvní strany se zavazují, že účinky ostatních politik, strategií a konceptů v oblasti dopravy podrobí předběžnému i zpětnému přezkumu.

Článek 5

Účast územních samosprávných celků

1. Smluvní strany podporují mezinárodní spolupráci mezi příslušnými orgány, aby bylo dosaženo harmonizovaných a co možná nejlepších přeshraničních řešení.
2. V rámci stávajícího státního uspořádání stanoví každá smluvní strana nejvhodnější úroveň koordinace a spolupráce mezi přímo dotčenými orgány a územními samosprávnými celky ve snaze podporovat společnou odpovědnost, a zejména ve snaze využívat a rozvíjet součinnost při provádění politik v oblasti dopravy a při provádění opatření, která z těchto politik vyplývají.
3. V rámci stávajícího státního uspořádání se přímo dotčené územní samosprávné celky účastní jednotlivých etap přípravy i provádění těchto politik a opatření, přičemž jejich pravomoci zůstávají zachovány.

Článek 6

Doplňková vnitrostátní opatření

S výhradou ustanovení platných mezinárodních úmluv mohou smluvní strany v zájmu ochrany ekologicky citlivé alpské oblasti přijmout opatření, která doplňují opatření uvedená v tomto protokolu, a to s ohledem na konkrétní skutečnosti zejména environmentální povahy nebo z důvodů týkajících se zdraví, bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

Kapitola II

Konkrétní opatření

A) Strategie, koncepty, plánování

Článek 7

Všeobecná politická strategie v oblasti dopravy

1. V zájmu udržitelnosti se smluvní strany zavazují k podpoře hospodárného a bezpečného průběhu dopravy uvnitř přeshraničně harmonizované dopravní sítě, která
 - a) harmonizuje způsoby dopravy, dopravní prostředky a druhy dopravy a zvýhodňuje kombinovanou dopravu;
 - b) nejlépe využívá stávající dopravní systémy a infrastruktury v alpské oblasti, mimo jiné za použití telematiky, a ve které znečišťovatel v závislosti na způsobených škodách ponese vnější náklady i náklady na infrastrukturu;
 - c) prostřednictvím strukturálních opatření a opatření územního plánování podporuje přesun dopravních služeb v oblasti osobní i nákladní dopravy vždy na ten dopravní prostředek, jenž je šetrnější k životnímu prostředí, a zvýhodňuje kombinovanou dopravu;
 - d) rozvíjí a využívá možnosti omezování množství vozidel.
2. Smluvní strany se zavazují k co nejúčinnějšímu provádění nezbytných opatření
 - a) k zabezpečení dopravních tras před přírodními hrozbami, jakož i
 - b) k ochraně obyvatel i životního prostředí v oblastech, jež jsou v souvislosti s dopravou zvláště zatíženy;
 - c) k postupnému snižování emisí škodlivých látek a hluku u všech způsobů dopravy, a to rovněž za využití nejdostupnějších technologií;
 - d) ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Článek 8

Postup pro hodnocení projektů a mezistátní konzultace

1. Smluvní strany se zavazují v případě velkých novostaveb nebo významných změn či přestaveb stávajících dopravních infrastruktur provádět přezkumy účelnosti, hodnocení dopadu na životní prostředí a analýzy rizik a zohlednit jejich výsledky v souvislosti s cíli tohoto protokolu.
2. Plánování dopravních infrastruktur v alpské oblasti probíhá koordinovaně a ve vzájemné shodě. Pokud jde o projekty, které by z hlediska dopadů na životní prostředí mohly mít podstatné přeshraniční účinky, každá smluvní strana se zavazuje k předběžným konzultacím s dotčenými smluvními stranami, a to nejpozději po předložení příslušných hodnocení. Těmito ustanoveními není dotčeno právo každé smluvní strany provádět výstavbu dopravních infrastruktur, o nichž bylo k okamžiku přijetí tohoto protokolu již rozhodnuto v rámci právního řádu této smluvní strany nebo jejichž nezbytnost je v jejich právních předpisech stanovena.
3. Smluvní strany podporují významnější zapojení složek dopravy do ekologického řízení podniků ve svých zemích.

B) Technická opatření

Článek 9

Veřejná doprava

V zájmu udržitelného zachování a zlepšování struktury osídlení a hospodářské struktury alpské oblasti a její atraktivity z hlediska odpočinkových aktivit a aktivit ve volném čase se smluvní strany zavazují, že budou podporovat zřizování a výstavbu systémů veřejné dopravy, jež budou snadno přístupné z hlediska zákazníků a přiměřené z hlediska životního prostředí.

Článek 10

Železniční a lodní doprava

1. Aby byla lépe zohledněna skutečnost, že železnice je zvláště příhodná pro dopravu na velké vzdálenosti, a aby byla železniční síť lépe využita ve prospěch dostupnosti alpské oblasti z hlediska hospodářského i z hlediska cestovního ruchu, podporují smluvní strany v rámci svých pravomocí:
 - a) zlepšování železničních infrastruktur prostřednictvím výstavby a rozvoje velkých koridorů procházejících alpskou oblastí, a to včetně přípojných tras a vhodných terminálů;
 - b) další provozní optimalizace a modernizace železnice, zejména v přeshraniční dopravě;
 - c) opatření, jejichž cílem je zejména přesunout na železnici nákladní dopravu na delší vzdálenosti a důsledněji harmonizovat zpoplatnění dopravních infrastruktur;
 - d) kombinovanou dopravu a další rozvoj železnice;
 - e) vyšší využívání železnice a budování uživatelsky přístupných součinností dálkové, regionální a místní osobní dopravy.
2. Smluvní strany podporují vyšší snahu o intenzivnější využití kapacit lodní dopravy pro účely snížení podílu pozemní dopravy na tranzitní nákladní dopravě.

Článek 11

Silniční doprava

1. Smluvní strany se zdrží výstavby nových rychlostních komunikací pro tranzitní dopravu vedenou přes Alpy.
2. Projekt rychlostní komunikace pro tranzitní dopravu vedenou přes Alpy lze uskutečnit pouze v případě, že
 - a) prostřednictvím odpovídajících preventivních nebo kompenzačních opatření provedených na základě výsledků hodnocení dopadu na životní prostředí lze dosáhnout cílů stanovených v čl. 2 odst. 2 písm. j) Alpské úmluvy;
 - b) potřeby dopravních kapacit nelze splnit lepším využitím stávajících kapacit silniční či železniční dopravy, přestavbou či výstavbou železničních infrastruktur či infrastruktur lodní dopravy, zlepšením kombinované dopravy a jinými organizačními opatřeními v oblasti dopravy;
 - c) z přezkumu účelnosti vyplynulo, že projekt je hospodárný, rizika jsou pod kontrolou a hodnocení dopadu na životní prostředí je kladné, a

- d) jsou zohledněny plány a programy územního plánování i udržitelný rozvoj.
3. S ohledem na geografické podmínky a strukturu osídlení alpské oblasti, jež ne vždy umožňují účinné zajištění veřejných dopravních prostředků, uznávají smluvní strany, že v těchto okrajových oblastech je nezbytné rovněž budovat a udržovat dostatečné dopravní infrastruktury pro fungující individuální dopravu.

Článek 12

Letecká doprava

1. Aniž by byly dotčeny jiné regiony, zavazují se smluvní strany, že pokud možno sníží zatížení životního prostředí leteckou dopravou, a to včetně hluku s ní spojeného. S ohledem na cíle tohoto protokolu se vynasnaží omezit a v nutných případech zakázat vykládání z letadel a vrtulníků mimo letiště. V zájmu ochrany volně žijících živočichů přijmou státy smluvních stran vhodná opatření pro účely časového i prostorového omezení rekreačního provozu bezmotorových letadel.
2. Smluvní strany se zavazují, želepší systém veřejné dopravy z letišť nacházejících se v blízkosti Alp do jednotlivých alpských regionů, aby byly schopny uspokojovat poptávku po dopravních službách bez toho, že by docházelo ke zvyšování zátěže životního prostředí. V této souvislosti smluvní strany pokud možno omezí výstavbu nových letišť v alpské oblasti i významné přestavby stávajících letišť.

Článek 13

Zařízení cestovního ruchu

1. Smluvní strany se zavazují, že z hlediska cílů tohoto protokolu přezkoumají dopad na dopravu plynoucí z nově zpřístupněných oblastí se zařízeními cestovního ruchu, a je-li to nutné, že provedou preventivní nebo kompenzační opatření pro účely dosažení cílů tohoto či jiných protokolů. Přednost je přitom třeba dávat veřejné dopravě.
2. Smluvní strany podporují budování a udržování zón s omezením či vyloučením dopravy, zřizování turistických míst bez přístupu automobilů a opatření na podporu příjezdu a pobytu hostů na dovolené bez automobilů.

Článek 14

Skutečné náklady

Aby bylo možno ovlivňovat účinky distribuce dopravy prostřednictvím lepšího zohlednění skutečných nákladů jednotlivých způsobů dopravy, smluvní strany se dohodly, že budou uplatňovat zásadu „znečišťovatel platí“, a podporují rozvoj a využívání systému pro výpočet nákladů na infrastruktury a vnějších nákladů. Cílem je postupně zavedení zvláštních systémů zpoplatnění dopravy, díky nimž je možno skutečné náklady pokrývat spravedlivým způsobem. Je třeba zavést systémy, které

- a) zvýhodňují způsoby dopravy a dopravní prostředky šetrné k životnímu prostředí;
- b) vedou k vyváženějšímu využívání dopravních infrastruktur;
- c) poskytují pobídky k většímu využívání snižování ekologické a socio-ekonomické zátěže prostřednictvím strukturálních opatření a opatření územního plánování majících vliv na dopravu.

C) Sledování a kontrola

Článek 15

Nabídka a využívání dopravních infrastruktur

1. Smluvní strany se zavazují uchovávat a pravidelně aktualizovat v referenčním dokumentu jednotného formátu informace o stavu, rozvoji, využívání a případně zlepšování rychlostních dopravních infrastruktur a dopravních systémů a o snižování zatížení životního prostředí.
2. Na základě tohoto referenčního dokumentu smluvní strany hodnotí, do jaké míry prováděcí opatření přispívají k dosažení a dalšímu rozvíjení cílů Alpské úmluvy, a zejména tohoto protokolu.

Článek 16

Cíle environmentální kvality, normy a ukazatele

1. Smluvní strany stanoví cíle environmentální kvality pro dosažení udržitelné dopravy a provádějí je.
2. Souhlasí s tím, že je nezbytné mít k dispozici normy a ukazatele, jež jsou upraveny podle zvláštních podmínek alpské oblasti.
3. Tyto normy a ukazatele slouží k měření zátěže životního prostředí a zdraví způsobené dopravou.

Kapitola III

Koordinace, výzkum, vzdělávání a poskytování informací

Článek 17

Koordinace a poskytování informací

Smluvní strany souhlasí s tím, že budou podle potřeby pořádat společná zasedání s cílem

- a) přezkoumat účinek opatření prováděných podle tohoto protokolu;

- b) vzájemně se konzultovat před důležitými politickými rozhodnutími v oblasti dopravy, jež mají dopad na státy ostatních smluvních stran;
- c) podporovat výměnu informací pro účely provádění tohoto protokolu a využívat přitom především dostupné informační systémy;
- d) vzájemně se vyrozmět před důležitými politickými rozhodnutími v oblasti dopravy, aby bylo možno tato rozhodnutí začlenit do harmonizované přeshraniční politiky územního plánování.

Článek 18

Výzkum a pozorování

1. Smluvní strany v úzké spolupráci podporují a harmonizují výzkum a systematická pozorování vzájemného působení cestovního ruchu a životního prostředí v alpské oblasti, jakož i výzkum a pozorování konkrétních výsledků technologického vývoje, jež zvyšují hospodárnost dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí.
2. Výsledky společného výzkumu a pozorování se za účelem přezkumu provádění tohoto protokolu náležitě zohlední, a to zejména pro účely vypracování metod a kritérií umožňujících popis udržitelného rozvoje dopravy.
3. Smluvní strany dbají na to, aby vnitrostátní výsledky systematického výzkumu a pozorování byly začleněny do společného systému stálého pozorování a poskytování informací a aby byly v rámci stávajícího státního uspořádání zpřístupněny veřejnosti.
4. Smluvní strany podporují prakticky orientované pilotní projekty zaměřené na provádění udržitelných konceptů a technologií v oblasti dopravy.
5. Smluvní strany podporují studie použitelnosti metod strategického zkoumání životního prostředí se zohledněním různých způsobů dopravy.

Článek 19

Vzdělávání a poskytování informací veřejnosti

Smluvní strany podporují počáteční a celoživotní vzdělávání a poskytování informací veřejnosti o cílech, opatřeních a provádění tohoto protokolu.

Kapitola IV

Kontrola a hodnocení

Článek 20

Provedení

Smluvní strany se zavazují, že zajistí provádění tohoto protokolu tím, že v rámci stávajícího státního uspořádání přijmou veškerá vhodná opatření.

Článek 21

Kontrola plnění povinností podle tohoto protokolu

1. Smluvní strany podávají stálému výboru pravidelné zprávy o opatřeních přijatých na základě tohoto protokolu. Zprávy se rovněž týkají otázky účinnosti přijatých opatření. Alpská konference stanoví pravidelnost zpráv.
2. Stálý výbor tyto zprávy přezkoumá s cílem ověřit, zda smluvní strany splnily své povinnosti vyplývající z tohoto protokolu. Může si rovněž od příslušných smluvních stran vyžádat doplňující informace nebo využít jiných informačních zdrojů.
3. Stálý výbor vypracuje pro Alpskou konferenci zprávu o tom, jak smluvní strany plní své povinnosti vyplývající z tohoto protokolu.
4. Alpská konference se s touto zprávou seznámí. Pokud zjistí, že některé povinnosti nebyly splněny, může přijmout doporučení.

Článek 22

Hodnocení účinnosti ustanovení

1. Smluvní strany pravidelně přezkoumávají a hodnotí účinnost ustanovení tohoto protokolu. Ukáže-li se to pro splnění cílů nezbytné, přistoupí k přijetí vhodných změn tohoto protokolu.
2. V rámci stávajícího institucionálního uspořádání jsou do tohoto hodnocení zapojeny územní samosprávné celky. Hodnocení je možné konzultovat s nevládními organizacemi činnými v této oblasti.

Kapitola V

Závěrečná ustanovení

Článek 23

Souvislost mezi Alpskou úmluvou a protokolem

1. Tento protokol je protokolem k Alpské úmluvě ve smyslu článku 2 a ostatních souvisejících článků úmluvy.
2. Smluvní stranou tohoto protokolu se nemůže stát nikdo, kdo není smluvní stranou Alpské úmluvy. Vypovězení Alpské úmluvy znamená zároveň i vypovězení tohoto protokolu.
3. Při jednání Alpské konference o otázkách týkajících se tohoto protokolu mohou hlasovat pouze smluvní strany tohoto protokolu.

Článek 24

Podpis a ratifikace

1. Tento protokol je otevřen k podpisu signatářských států Alpské úmluvy a Evropskému společenství ke dni 31. října 2000 a ode dne 6. listopadu 2000 u Rakouské republiky jako deponitáře.
2. Tento protokol vstupuje v platnost pro ty smluvní strany, které vyjádřily svůj souhlas jím být vázány, tři měsíce po dni, k němuž tři státy předložily listiny o ratifikaci, přijetí nebo schválení.
3. Pro smluvní strany, které svůj souhlas být vázány protokolem vyjádří později, vstupuje protokol v platnost tři měsíce po dni uložení listin o ratifikaci, přijetí nebo schválení. Po vstupu v platnost novely protokolu se každá nová smluvní strana tohoto protokolu stává smluvní stranou protokolu v pozměněném znění.

Článek 25

Oznámení

Depozitář oznámí každému státu uvedenému v preambuli a Evropskému společenství tyto informace týkající se tohoto protokolu:

- a) každý podpis,
- b) uložení jakýchkoli listin o ratifikaci, přijetí nebo schválení,
- c) každé datum vstupu v platnost,

- d) každé prohlášení učiněné smluvní nebo signatářskou stranou,
- e) každé vypovězení oznámené jednou ze smluvních stran a datum, ke kterému nabývá účinku.

Na důkaz toho připojili níže podepsaní a za tímto účelem řádně zplnomocnění zástupci k tomuto protokolu své podpisy.

V Luzernu dne třicátého prvního října dva tisíce, ve francouzském, německém, italském a slovinském jazyce, přičemž všechna čtyři jazyková znění mají stejnou platnost; původní znění je uloženo v Rakouském státním archivu. Depozitář zašle ověřený opis každému signatářskému státu.

Za Spolkovou republiku Německo,

za Francouzskou republiku,

za Italskou republiku,

za Lichtenštejnské knížectví,

za Monacké knížectví,

za Rakouskou republiku,

za Švýcarskou konfederaci,

za Republiku Slovinsko,

Za Evropské společenství.