

## OVERSÆTTELSE

**PROTOKOL OM GENNEMFØRELSE AF ALPE-KONVENTIONEN AF 1991 PÅ  
TRANSPORTOMRÅDET****Transportprotokol**

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,

DEN FRANSKE REPUBLIK,

DEN ITALIENSKE REPUBLIK,

FYRSTENDØMMET LIECHTENSTEIN,

FYRSTENDØMMET MONACO,

REPUBLIKKEN ØSTRIG,

DET SCHWEIZISKE EDSFORBUND,

REPUBLIKKEN SLOVENIEN

og

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB —

som handler i overensstemmelse med deres opgaver, der i henhold til konventionen af 7. november 1991 om beskyttelse af Alperne (Alpe-konventionen) tager sigte på at føre en helhedspolitik til beskyttelse og sikring af bæredygtig udvikling af Alpeområdet,

som handler i henhold til deres forpligtelser, der følger af Alpe-konventionens artikel 2, stk. 2 og 3,

som er sig bevidst, at Alpeområdets økosystemer og landskaber er særdeles følsomme, at det på grund af de geografiske og topografiske forhold er udsat for øget forurening og støjbelastning, og at det rummer naturressourcer og en enestående kulturarv,

som er sig bevidst, at hvis der ikke træffes passende foranstaltninger, vil trafikken og de miljøbelastninger, den medfører, fortsat øges på grund af den forstærkede markedsintegration, den samfundsøkonomiske udvikling og stigningen i fritidsaktiviteterne,

som er overbevist om, at den lokale befolkning skal være i stand til selv at bestemme, hvilken samfundsmæssig, kulturel og økonomisk udviklingsplan den ønsker, og inden for de eksisterende institutionelle rammer kunne deltage i gennemførelsen af den,

som er sig bevidst, at trafikken har stor indvirkning på miljøet, og at den belaster det med stadig større fare for miljøet, sundheden og sikkerheden, og at der er behov for en fælles strategi,

som er sig bevidst, at transport af farligt gods gør skærpede sikkerhedsforanstaltninger påkrævet,

som er sig bevidst, at det er nødvendigt at indføre overvågning, forskning, information og samråd, der er så omfattende som muligt, for at klarlægge sammenhængen mellem trafik, miljø, sundhed og økonomisk udvikling, og for at bidrage til at reducere belastningerne,

som er sig bevidst, at en transportpolitik for Alpeområdet, der er baseret på bæredygtighed, er i menneskenes interesse ikke blot i Alperne, men også uden for Alperne, og at en sådan politik er nødvendig for at bevare Alpeområdet både som levested for vilde dyr og planter og som natur- og erhvervsområde,

som er sig bevidst, at hverken transportinfrastrukturens nuværende kapacitet eller mulighederne i interoperabilitet og de mest miljøskånsomme transportformer (jernbane, vandvejs- og søtransport og rullende landeveje) udnyttes tilstrækkeligt, og at de bør forbedres gennem udbygning af transportnettene i og uden for Alperne,

som er sig bevidst, at beslutninger om fysisk planlægning og økonomisk politik i og uden for Alpeområdet har betydelig indflydelse på alpetrafikkens udvikling,

som ønsker at yde et afgørende bidrag til bæredygtig udvikling og forbedret livskvalitet ved styring af trafikmængden, mere miljøskånsom transportstyring og forbedring af de eksisterende transportsystemers effektivitet,

som er overbevist om, at økonomiske interesser, samfundsmæssige behov og økologiske behov bør harmoniseres,

som overholder de bilaterale og multilaterale konventioner, der er indgået mellem de kontraherende parter og Det Europæiske Fællesskab, især på transportområdet,

som er overbevist om, at visse problemer kun kan løses på tværs af grænserne, hvilket gør det påkrævet, at Alpestatene træffer foranstaltninger i fællesskab —

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

## KAPITEL 1

### ALMINDELIGE BESTEMMELSER

#### Artikel 1

#### Målsætninger

1. De kontraherende parter forpligter sig til at føre en bæredygtig transportpolitik ved at

- a) reducere belastninger og risici i forbindelse med transport i og på tværs af Alpeområdet til et niveau, som er acceptabelt for mennesker, dyr og planter og disses livsbetingelser og levesteder, bl.a. ved at trafikken, navnlig godstransporten, i højere grad omlægges til jernbanetransport, hvilket hovedsagelig skal ske på grundlag af passende infrastruktur og gennem incitament, der er i overensstemmelse med markedsprincipperne
- b) bidrage til en bæredygtig udvikling af levesteder og erhvervsområder, der udgør alpebefolkningernes livsmiljø, idet der gennemføres en transportpolitik, som omfatter samtlige transportformer, og som harmoniseres mellem de forskellige kontraherende parter
- c) bidrage til at reducere og så vidt muligt undgå, at Alpeområdet påvirkes således, at dets rolle og biodiversitet, hvis betydning går langt ud over Alperegnernes grænser, og bevarelsen af naturgoder og kulturarv bringes i fare
- d) sikre trafik i og på tværs af Alpeområdet på økonomisk acceptable vilkår gennem forbedring af transportsystemernes

effektivitet og fremme af de transportformer, der er mest skånsomme for miljø og naturressourcer

- e) sikre lige konkurrencevilkår for alle transportformer.

2. De kontraherende parter forpligter sig til at udvikle transportsektoren under overholdelse af forsigtigheds-, forebyggelses- og forurenere betaler-princippet.

#### Artikel 2

#### Definitioner

I denne protokol forstås ved:

»trafik på tværs af Alpeområdet«: trafik med afgang- og ankomststed uden for Alpeområdet

»trafik i Alpeområdet«: trafik med afgang- og/eller ankomststed i Alpeområdet

»acceptable belastninger og risici«: belastninger og risici, der defineres som led i miljøkonsekvensvurderinger og risikoanalyser. Formålet med denne definition er at styre og om nødvendigt ved passende foranstaltninger reducere belastninger og risici i forbindelse med nye anlægsarbejder og eksisterende infrastruktur, som har stor virkning på området

»eksterne omkostninger«: omkostninger, der ikke afholdes af brugeren af et gode eller en tjenesteydelse. De omfatter gratis brug af infrastrukturer, skader, forurening, støj samt sundhedsudgifter i tilknytning til transport og ulykker

»nye store anlægsarbejder, store ombygninger eller udbygninger af eksisterende transportinfrastruktur«: infrastrukturprojekter, der efter gældende national lovgivning om miljøvurdering eller gældende internationale konventioner skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering

»højkapacitetsveje«: motorveje med to eller flere vejbaner uden niveaukryds eller alle andre veje med lignende funktion som motorveje

»miljøkvalitetsmål«: mål, der indeholder en beskrivelse af det ønskede miljøkvalitetsniveau under hensyn til virkningerne på økosystemerne. I målsætningerne fastlægges justerbare materielle, geografiske og tidsmæssige kvalitetskriterier for beskyttelsen af naturgoder og kulturarv

»miljøkvalitetsnormer«: konkrete normer, der gør det muligt at nå miljøkvalitetsmålene og opstiller målene for visse parametre, målemetoderne eller rammebetingelserne

»miljøkvalitetsindikatorer«: indikatorer for måling eller vurdering af miljøskaders aktuelle omfang og til udarbejdelse af prognoser for miljøskaders udvikling

»forsigtighedsprincippet«: det princip, at indførelse af foranstaltninger med henblik på at forhindre, styre eller mindske alvorlige eller uafvendelige indvirkninger på sundheden og miljøet, ikke bør udsættes med den begrundelse, at videnskabelig forskning endnu ikke har frembragt sikre beviser for en årsagssammenhæng mellem de pågældende stoffer og deres potentielle skadevirkning for menneskers sundhed og miljøet

»forureneren betaler-princippet«, herunder accept af ansvar for de forårsagede virkninger: det princip, at omkostninger til forebyggelse, styring, nedbringelse af forurening og til genoprettelse af miljøet til en acceptabel tilstand bæres af forureneren. Sidstnævnte skal så vidt muligt bære alle omkostninger af transportens virkninger på sundheden og miljøet

»behovsundersøgelse«: en undersøgelse, der foretages i forbindelse med planlægning af nye store anlægsarbejder, store ombygninger eller udbygninger af eksisterende transportinfrastruktur i overensstemmelse med national lovgivning, og som har til formål at undersøge, om et projekt er nødvendigt både ud fra et transportpolitisk synspunkt og i forhold til de økonomiske, økologiske og samfundsmæssige virkninger.

### Artikel 3

#### Bæredygtig transport og mobilitet

1. Med henblik på en bæredygtig udvikling af transporten forpligter de kontraherende parter sig ved hjælp af en samordnet transport- og miljøpolitik til at begrænse trafikrelaterede belastninger og risici, idet de tager hensyn til:

- a) miljøets betydning, således at:
  - aa) udnyttelsen af naturressourcerne reduceres til et niveau, der så vidt muligt ikke overstiger deres naturlige regenerationssevne
  - bb) skadelige emissioner reduceres til et niveau, der ikke forringer de pågældende områders absorptionsevne
  - cc) tilførsel af stoffer til miljøet begrænses for at undgå at bringe den økologiske struktur og de naturlige kredsløb i fare
- b) befolkningernes krav, således at:
  - aa) personer, beskæftigelse, varer og tjenesteydelser sikres adgang, uden at miljøbeskyttelsen, den økonomiske udnyttelse af energi og arealer samt befolkningens grundlæggende behov tilsidesættes
  - bb) menneskers sundhed ikke bringes i fare og risikoen for miljøkatastrofer og antallet og omfanget af ulykker mindskes
- c) de økonomiske kriteriers betydning, således at:
  - aa) transportsektorens rentabilitet øges, og de eksterne omkostninger internaliseres
  - bb) udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur optimeres
  - cc) beskæftigelsen sikres i effektive virksomheder inden for forskellige økonomiske sektorer
- d) nødvendigheden af at iværksætte skærpede foranstaltninger mod støjgener af hensyn til Alpernes særlige topografi.

2. De kontraherende parter forpligter sig til i overensstemmelse med gældende national og international lovgivning på transportområdet at udarbejde strategier, målsætninger og nationale, regionale og lokale foranstaltninger,

- a) som tager hensyn til de forskellige miljømæssige, økonomiske og sociokulturelle data og til de forskellige behov
- b) der gør det muligt at mindske den trafikrelaterede miljøbelastning ved hjælp af økonomiske værktøjer kombineret med foranstaltninger for fysisk planlægning og trafikregulering.

#### Artikel 4

##### Integrering af målsætningerne i de andre politikker

1. De kontraherende parter forpligter sig til også at tage hensyn til denne protokols målsætninger i deres andre politikker.
2. De kontraherende parter forpligter sig til foregribe og evaluere de andre politikker, strategier og tiltag, der iværksættes på andre områder end transportområdet, i forhold til de følger, det kan få for transporten.

#### Artikel 5

##### Inddragelse af regionale og lokale myndigheder

1. De kontraherende parter tilskynder til internationalt samarbejde mellem de kompetente institutioner for at finde de bedste løsninger på tværs af grænserne og for at opnå enighed om harmoniserede løsninger.
2. De kontraherende parter fastlægger hver især inden for deres institutionelle rammer, på hvilket niveau koordineringen og samarbejdet mellem institutionerne og de direkte berørte regionale og lokale myndigheder bedst kan organiseres for at fremme solidarisk ansvar, især med henblik på at udnytte og udvikle synergier ved gennemførelsen af transportpolitikkerne og ved iværksættelsen af de deraf følgende foranstaltninger.
3. De direkte berørte regionale og lokale myndigheder skal inddrages direkte under de forskellige stadier af forberedelsen og gennemførelsen af disse politikker og foranstaltninger under hensyn til deres beføjelser inden for de eksisterende institutionelle rammer.

#### Artikel 6

##### Strengere nationale regler

For at beskytte det økologisk følsomme Alpeområde kan de kontraherende parter, uden at dette i øvrigt berører gældende

internationale konventioner, træffe strengere beskyttelsesforanstaltninger af hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende i naturområder, eller af hensyn til den offentlige sundhed, sikkerheden eller beskyttelsen af miljøet.

#### KAPITEL II

##### SÆRLIGE FORANSTALTNINGER

##### A) STRATEGIER, TILTAG OG PROJEKTER

#### Artikel 7

##### Generel transportpolitisk strategi

1. Af hensyn til den bæredygtige udvikling forpligter de kontraherende parter sig til at fremme en rationel og sikker forvaltning af transporten, bl.a. inden for de harmoniserede grænseoverskridende net, på en måde, som

- a) sikrer en hensigtsmæssig koordinering af de forskellige transportformer og -midler og fremmer intermodalitet
- b) sikrer den bedst mulige udnyttelse af eksisterende transport-systemer og infrastruktur i Alpeområdet, bl.a. ved hjælp af telematik, hvor de eksterne omkostninger og infrastruktur-omkostningerne pålægges brugerne i forhold til den forårsagede belastning
- c) ved hjælp af strukturplanlægning og fysisk planlægning fremmer overgang til mere miljøskånsomme transportmidler i person- og godsbefordringer og overgang til intermodale transportsystemer
- d) udnytte mulighederne for at reducere trafikmængden.
2. De kontraherende parter forpligter sig til at træffe de nødvendige foranstaltninger for på bedste måde
- a) at beskytte kommunikationsvejene mod naturkatastrofer
- b) at beskytte mennesker og miljø i de områder, som er særlig udsat for belastning på grund af transport
- c) gradvis at reducere emissioner af skadelige stoffer og støj-emissioner fra samtlige transportformer ved hjælp af de bedste disponible teknologier

- d) at øge transportsikkerheden.

### Artikel 8

#### Procedure for evaluering og mellemstatsligt samråd

1. Når de kontraherende parter gennemfører større anlægsarbejder, ombygninger eller udbygninger af transportinfrastruktur, forpligter de sig til at gennemføre behovsundersøgelser, miljøkonsekvensvurderinger og risikoanalyser og at tage hensyn til resultaterne heraf under overholdelse målene i denne protokol.

2. Anlæg af transportinfrastruktur i Alperne bør gennemføres ved koordinering og samråd. Ved projekter med betydelig grænseoverskridende virkning forpligter de kontraherende parter sig til senest efter forelæggelsen af undersøgelserne at afholde samråd mellem de berørte kontraherende parter. Disse bestemmelser berører ikke de enkelte kontraherende parters ret til at anlægge transportinfrastruktur, der er blevet vedtaget i overensstemmelse med deres interne retsorden på tidspunktet for vedtagelsen af denne protokol, og som er fundet nødvendig i overensstemmelse med lovgivningen.

3. De kontraherende parter tilskynder til skærpet hensyntagen til transportpolitikken i forbindelse med miljøledelse i virksomheder.

#### B) TEKNISKE FORANSTALTNINGER

### Artikel 9

#### Kollektiv trafik

For at bevare og forbedre det økonomiske liv og levestedernes struktur samt Alpeområdet attraktive og turistmæssige karakter på en bæredygtig måde forpligter de kontraherende parter sig til at fremme anlæg og udbygning af brugerorienterede kollektive trafiksystemer, der skåner miljøet.

### Artikel 10

#### Banetransport og sø- og vandvejtransport

1. For at udnytte, at jernbanen er særlig egnet til transport over lange strækninger, og drage mere fordel af banenettet til turistmæssige og økonomiske aktiviteter i Alperne skal de kontraherende parter inden for rammerne af deres beføjelser fremme:

- a) forbedring af baneinfrastrukturen gennem anlæg og udbygning af større jernbaner på tværs af Alpeområdet, inklusive sporforbindelser og opførelse af passende terminaler
- b) optimal drift og modernisering af jernbanevirksomheder, især for så vidt angår den grænseoverskridende trafik

c) vedtagelse af foranstaltninger med henblik på at flytte gods-transport over lange strækninger til banetrafikken og harmonisere taksterne for brug af transportinfrastruktur

d) intermodale transportsystemer og udvikling af jernbanetransporten

e) øget udnyttelse af jernbanerne og brugerorienteret samordning af persontransporten i fjerntrafikken med regional- og nærtrafikken.

2. For at reducere varetransitten over land, begunstiger de kontraherende parter bestræbelserne på at opnå en øget kapacitetsudnyttelse af sø- og vandvejtransporten.

### Artikel 11

#### Vejtransport

1. De kontraherende parter afholder sig fra at bygge nye højkapacitetsveje til trafik på tværs af Alpeområdet.

2. Projekter vedrørende højkapacitetsveje til trafik i Alpeområdet kan gennemføres, hvis

a) de i Alpe-konventionens artikel 2, stk. 2, litra j), fastsatte mål kan nås, ved af der træffes de forsigtigheds- og kompensationsforanstaltninger, der fremgår af resultaterne af en miljøkonsekvensvurdering

b) transportbehovene ikke kan opfyldes, hverken ved bedre udnyttelse af den eksisterende vej- og banekapacitet, ved udbygning eller anlæg af bane- eller sø- og vandvejsinfrastruktur, ved forbedring af kombineret transport eller ved hjælp af andre transportorganisatoriske foranstaltninger

c) resultaterne af behovsundersøgelsen har vist, at projektet er økonomisk levedygtigt, at de dermed forbundne risici er under kontrol, og at resultatet af miljøkonsekvensvurderingen er positivt

d) der er taget behørigt hensyn til planer og/eller programmer vedrørende fysisk planlægning og bæredygtig udvikling.

3. På grund af Alpeområdets geografiske forhold og særlige bosættelsesmønstre, hvor områder ikke altid udelukkende kan betjenes af offentlige transportmidler, yder de kontraherende parter støtte til anlæg og vedligeholdelse af transportinfrastruktur, der kan sikre en effektiv individuel transport i afsidesliggende områder.

*Artikel 12***Lufttransport**

1. De kontraherende parter forpligter sig til at reducere miljøbelastninger fra lufttrafik, herunder støjgener fra luftfartøjer i videst muligt omfang, uden dog at overføre dem til andre regioner. Under hensyn til målene i denne protokol bestræber de sig på at begrænse, eller i givet fald forbyde, landing af luftbårne passagerer uden for flyvepladser. For at beskytte den vilde fauna træffer de kontraherende parter alle relevante lokale og midlertidige foranstaltninger til at begrænse ikke-motoriseret fritidsflyvning.

2. De kontraherende parter forpligter sig til at forbedre de kollektive transportsystemer, der forbinder lufthavne i udkanten af Alperne med de forskellige Alpe-regioner for at kunne efterkomme transportefterspørgselen uden at skade miljøet yderligere. I denne forbindelse skal de kontraherende parter i videst muligt omfang begrænse opførelsen af lufthavne og større udbygninger af eksisterende lufthavne i Alpeområdet.

*Artikel 13***Turistanlæg**

1. De kontraherende parter forpligter sig under hensyn til målene i denne protokol til at evaluere virkningerne af nye turistanlæg på trafikken, og hvis det er nødvendigt at træffe forebyggende eller kompenserende foranstaltninger for at nå målene i denne protokol og andre protokoller. I denne forbindelse prioriteres offentlige transportmidler højest.

2. De kontraherende parter skal støtte oprettelse og bevarelse af lavtrafikområder og trafikfrie områder, udelukkelse af biler fra bestemte turiststeder og foranstaltninger til fremme af turisttransport uden brug af biler.

*Artikel 14***Reelle omkostninger**

Ud fra ønsket om at påvirke fordelingen af trafikken på de forskellige transportformer ved at lade de enkelte transportformer bære de reelle omkostninger er de kontraherende parter enige om at anvende forurenere betaler-princippet og støtte indførelsen af et beregningssystem for infrastrukturomkostninger og eksterne omkostninger. Formålet er gradvis at indføre trafikspecifikke takstordninger, der på en retfærdig måde dækker de reelle omkostninger, og

- a) som tilskynder til brug af de mest miljøskånsomme transportformer og -midler
- b) som fører til en mere afbalanceret udnyttelse af transportinfrastrukturen
- c) som tilskynder til nedbringelse af de miljømæssige og samfundsøkonomiske omkostninger ved hjælp af struktur- og arealplanlægning, kan påvirke transporten.

## C) OPFØLGNING OG KONTROL

*Artikel 15***Udbud og udnyttelse af transportinfrastruktur**

1. De kontraherende parter forpligter sig til at udfærdige et referencedokument, der ajourføres regelmæssigt, og som skal indeholde en statusrapport over, hvor langt man er kommet med at reducere belastningen, og hvor langt man er nået med anlæg og udbygning af transportinfrastruktur og forskellige transportsystemer med høj kapacitet, samt over udnyttelsen eller eventuelt forbedringen af dem. Fremstillingsformen skal være ensartet.

2. På grundlag af dette referencedokument undersøger de kontraherende parter, i hvilket omfang bestemmelserne i denne protokol og de dertil hørende strategier, tiltag og gennemførelsesforanstaltninger har bidraget til at nå Alpekonventionens og især denne protokols mål.

*Artikel 16***Mål, kriterier og indikatorer for miljøkvalitet**

1. De kontraherende parter fastlægger og implementerer miljøkvalitetsmål, der muliggør brug af bæredygtige transportmidler.

2. De er enige om, at der er behov for kriterier og indikatorer, som er afpassede efter de særlige forhold i Alpeområdet.

3. Formålet med disse kriterier og indikatorer er at måle udviklingen i trafikens belastning af miljøet og sundheden.

## KAPITEL III

**KOORDINATION, FORSKNING, UDDANNELSE OG INFORMATION***Artikel 17***Koordination og information**

De kontraherende parter er enige om at afholde møder efter behov for at

- a) evaluere virkningen af de foranstaltninger, der træffes i henhold til denne protokol
- b) holde samråd, inden der træffes vigtige beslutninger, som kan få betydelige virkninger i de andre kontraherende stater
- c) tilskynde til informationsudveksling om gennemførelsen af denne protokol ved i første række at benytte de eksisterende informationssystemer

- d) holde samråd om vigtige beslutninger på transportområdet, med særligt henblik på at lade dem indgå i en harmoniseret grænseoverskridende fysisk planlægningspolitik.

#### Artikel 18

##### Forskning og overvågning

1. De kontraherende parter fremmer og koordinerer i snævert samarbejde med hinanden forskning i og systematisk overvågning af forholdet mellem trafikken og miljøet i Alpeområdet samt udviklingen inden for teknologi, der kan øge miljøskånsomme transportsystemers økonomiske effektivitet.
2. Ved opfølgningen af gennemførelsen af protokollen tages der behørigt hensyn til resultaterne af forskning og overvågning, der gennemføres i fællesskab, især med henblik på udarbejdelse af metoder og kriterier for beskrivelse af en bæredygtig trafikudvikling.
3. De kontraherende parter påser, at de forskellige resultater af forskningen og den systematiske overvågning på nationalt plan integreres i et fælles permanent overvågnings- og informationssystem, og at resultaterne gøres tilgængelige for offentligheden inden for de eksisterende institutionelle rammer.
4. De kontraherende parter støtter pilotprojekter til iværksættelse af tiltag og teknologi til bæredygtig transport.
5. De kontraherende parter støtter forskning, der tager sigte på at forbedre metoderne for strategisk miljøvurdering af intermodal transport i Alperne.

#### Artikel 19

##### Uddannelse og information

De kontraherende parter fremmer grund- og videreuddannelse samt information til offentligheden om målene for, foranstaltningerne i og gennemførelsen af denne protokol.

#### KAPITEL IV

##### KONTROL OG EVALUERING

#### Artikel 20

##### Gennemførelse

De kontraherende parter forpligter sig til at sikre, at denne protokol gennemføres, og træffer med henblik herpå alle relevante foranstaltninger inden for de eksisterende institutionelle rammer.

#### Artikel 21

##### Kontrol med overholdelsen af forpligtelserne

1. De kontraherende parter aflægger regelmæssigt rapport til Det Stående Udvalg om, hvilke foranstaltninger der træffes i henhold til denne protokol. I rapporterne redegøres der også for foranstaltningernes effektivitet. Alpekonferencen fastlægger, med hvilke mellemrum der skal forelægges rapport.
2. Det Stående Udvalg gennemgår rapporterne for at sikre sig, at de kontraherende parter har opfyldt deres forpligtelser i henhold til denne protokol. Det kan også anmode de berørte kontraherende parter om supplerende oplysninger eller gøre brug af andre informationskilder.
3. Det Stående Udvalg udfærdiger en rapport til Alpekonferencen om de kontraherende parters overholdelse af forpligtelserne i henhold til denne protokol.
4. Alpekonferencen tager rapporten til efterretning. Hvis den konstaterer tilfælde, hvor forpligtelserne ikke er overholdt, kan den vedtage anbefalinger.

#### Artikel 22

##### Evaluering af bestemmelsernes effektivitet

1. De kontraherende parter undersøger og evaluerer regelmæssigt, om bestemmelserne i denne protokol er effektive. I det omfang det viser sig nødvendigt for at nå målene, fremsætter de forslag til relevante ændringer af denne protokol.
2. De regionale og lokale myndigheder inddrages i evalueringen inden for de eksisterende institutionelle rammer. Ikke-statslige organisationer på området kan høres.

#### KAPITEL V

##### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 23

##### Forbindelsen mellem Alpe-konventionen og protokollen

1. Denne protokol udgør en protokol til Alpe-konventionen som omhandlet i artikel 2 og i andre relevante artikler i konventionen.
2. Ingen kan blive kontraherende part i denne protokol uden at være kontraherende part i Alpe-konventionen. Enhver opsigelse af Alpe-konventionen gælder også som opsigelse af denne protokol.
3. Når Alpekonferencen stemmer om spørgsmål vedrørende denne protokol, kan kun de parter, der er kontraherende parter i protokollen, deltage i afstemningen.

*Artikel 24***Undertegnelse og ratifikation**

1. Denne protokol er åben for Alpe-konventionens signatarstater og Det Europæiske Fællesskabs undertegnelse den 31. oktober 2000 og fra den 6. november 2000 i Republikken Østrig, der fungerer som depositar.

2. Denne protokol træder i kraft for de kontraherende parter, der har givet deres samtykke til at være bundet af protokollen, tre måneder efter den dag hvor tre stater har deponeret deres ratifikations-, accept- eller godkendelsesinstrumentet.

3. For parter, som på et senere tidspunkt giver deres samtykke til at være bundet af protokollen, træder denne i kraft tre måneder efter deponering af ratifikations-, accept- eller godkendelsesinstrumentet. Efter ikrafttrædelsen af en ændring af protokollen bliver enhver ny kontraherende part i den nævnte protokol kontraherende part i den ændrede protokol.

*Artikel 25***Meddelelser**

For så vidt angår denne protokol giver depositaren alle de i præambelen opførte stater og Det Europæiske Fællesskab underretning om:

- a) enhver undertegnelse
- b) enhver deponering af et ratifikations-, accept- eller godkendelsesinstrument
- c) ethvert tidspunkt for ikrafttrædelse
- d) enhver erklæring fremsat af en kontraherende part eller signatar
- e) enhver opsigelse meddelt af en kontraherende part, herunder tidspunktet for opsigelsens ikrafttræden.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, som er behørigt bemyndiget dertil, underskrevet denne protokol.

Udfærdiget i Luzern den 31. oktober 2000 på fransk, italiensk, slovensk og tysk, som alle har samme gyldighed, i ét originaleksemplar, som deponeres i det østrigske statsarkiv. Depositaren sender signatarparterne en bekræftet genpart.

For Forbundsrepublikken Tyskland  
For Den Franske Republik  
For Den Italienske Republik  
For Fyrstendømmet Liechtenstein  
For Fyrstendømmet Monaco  
For Republikken Østrig  
For Det Schweiziske Edsforbund  
For Republikken Slovenien  
For Det Europæiske Fællesskab

---