

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 23.12.2008
KOM(2008) 895 slutlig

2008/0262 (CNS)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

**om ingående, på Europeiska gemenskapens vägnar, av protokollet för tillämpning av
Alpkonventionen på transportområdet
(Transportprotokollet)**

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. BAKGRUND

Många miljöproblem är gränsöverskridande och kan bara lösas genom internationellt samarbete. Av detta skäl anges i EG-fördraget att ett av Europeiska gemenskapens (EG) huvudmål för miljöpolitiken är att främja åtgärder på internationell nivå för att lösa regionala miljöproblem.

Ett av gemenskapens transportpolitiska mål är att främja åtgärder på internationell nivå för att hantera regionala och europeiska problem som hindrar hållbar rörlighet när det gäller transport och som medför risker för miljön. Transportpolitiska åtgärder har en avgörande inverkan på ekonomisk tillväxt, befolkningens sociala välbefinnande och miljön.

EG undertecknade konventionen om skydd för alperna (Alpkonventionen) i Salzburg den 7 november 1991 och ratificerade konventionen genom rådets beslut 96/191/EG av den 26 februari 1996¹. Den trädde slutligen i kraft den 4 april 1998. Övriga fördragsslutande parter är Österrike, Frankrike, Tyskland, Italien, Liechtenstein, Monaco, Slovenien och Schweiz.

Enligt artikel 2.2 och 2.3 i Alpkonventionen fastställs konkreta åtgärder för att uppnå dessa mål i olika protokoll. Genom att ratificera Alpkonventionen har EG åtagit sig att fullgöra de skyldigheter som anges i konventionen. Transportprotokollet antogs den 24–26 maj 2000 vid det 16:e mötet för Alpkonventionens permanenta kommitté.

2. GEMENSKAPEN OCH TRANSPORTPROTOKOLLET

I enlighet med artikel 2 i Alpkonventionen tillhandahåller transportprotokollet en ram som baseras på försiktighetsprincipen, principen om förebyggande åtgärder och principen om att förorenaren ska betala och som för samtliga transportsätt i Alpområdet ska säkerställa hållbar rörlighet och miljöskydd. Eftersom Alpområdet är ett ekologiskt mycket känsligt område måste EG uppmärksamma denna region mera och ta itu med dess problem på lämpligt sätt.

I allmänna ordalag är transportprotokollets mål att minska volymen av och riskerna med trafiken inom och genom Alperna, i synnerhet genom att fler transporter, särskilt godstransporter, överförs till järnväg, framför allt genom att lämplig infrastruktur och marknadsmässiga incitament skapas; att se till att trafik inom och genom Alperna kan ske till ekonomiskt hållbara kostnader, genom att transportsystem effektiviseras och de mest miljövänliga och resurssnåla transportsätten främjas; och att säkerställa rättvisa konkurrensvillkor mellan olika transportsätt.

Bestämmelserna i transportprotokollet är i linje med gemenskapens gemensamma transportpolitik och stöder till fullo kommissionens nyligen antagna strategi för grönare transporter².

¹ EGT L 61, 12.3.1996, s. 31.

² KOM(2008) 433 slutlig.

Transportprotokollet har undertecknats av samtliga parter i Alpkonventionen, och gemenskapen antog den 12 oktober 2006³ ett beslut om att underteckna protokollet. Österrike, Tyskland, Frankrike, Slovenien och Liechtenstein har ratificerat protokollet och för dessa länder har det trätt i kraft. I Italien, Monaco och Schweiz pågår arbetet med att ratificera protokollet. Med tanke på de exceptionella omständigheterna i detta fall och den tid som har förflutit sedan undertecknandet bör EG nu också snabbt ratificera protokollet.

Enligt kommissionen innebär ratificeringen av protokollet för tillämpning av Alpkonventionen på transportområdet att EG inte bara fullgör sina åtaganden enligt internationell rätt utan även ger en viktig politisk signal till samtliga parter att ratificeringen av protokollet bör prioriteras.

Gemenskapen har den övervägande behörigheten. Med hänsyn till inriktningen på transport är transportprotokollets rättsliga grund artikel 71 i EG-fördraget.

3. SLUTSATS

Alpkonventionen och särskilt transportprotokollet utgör instrument som hjälper EG att uppnå sitt mål avseende en hållbar transportpolitik i en stor, mycket känslig region som kännetecknas av flera nationsgränser. EG har åtagit sig att verka för de mål som anges i konventionen och dess protokoll. Undertecknandet av transportprotokollet är ett tydligt tecken på detta. EG:s ratificering av protokollet skulle understryka dess insatser för att främja hållbar utveckling i denna viktiga bergsregion.

³ Rådets beslut 2007/799/EG (EUT L 323, 8.12.2007, s. 13).

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om ingående, på Europeiska gemenskapens vägnar, av protokollet för tillämpning av Alpkonventionen på transportområdet (Transportprotokollet)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71 jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen,

med beaktande av kommissionens förslag⁴,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande⁵, och

av följande skäl:

- (1) Konventionen om skydd för Alperna (Alpkonventionen) ingicks på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 96/191/EG av den 26 februari 1996⁶.
- (2) Genom sitt beslut 2007/799/EG av den 12 oktober 2007⁷ beslutade rådet att på Europeiska gemenskapens vägnar underteckna protokollet för tillämpning av Alpkonventionen på transportområdet (transportprotokollet).
- (3) Protokollet är ett viktigt steg i genomförandet av Alpkonventionen, och Europeiska gemenskapen har åtagit sig att verka för konventionens mål.
- (4) Alpernas ekonomiska, sociala och ekologiska problem av gränsöverskridande karaktär är en stor uppgift att lösa i detta mycket känsliga område.
- (5) I enlighet med artikel 2 i Alpkonventionen tillhandahåller transportprotokollet en ram som baseras på försiktighetsprincipen, principen om förebyggande åtgärder och principen om att förorenaren ska betala och som för samtliga transportsätt i Alpmrådet ska säkerställa hållbar rörlighet och miljöskydd.
- (6) Bestämmelserna i transportprotokollet är i linje med gemenskapens gemensamma transportpolitik och stöder till fullo kommissionens nyligen antagna strategi för grönare transporter⁸.

⁴ EUT

⁵ EUT

⁶ EGT L 61, 12.3.1996, s. 31.

⁷ EUT L 323, 8.12.2007, s. 13.

- (7) Ratificeringen av transportprotokollet skulle stärka det gränsöverskridande samarbetet med Schweiz, Liechtenstein och Monaco, som inte är medlemsstater i EU. Detta skulle bidra till att Europeiska gemenskapens mål delas av regionala partner och att sådana initiativ omfattar hela Alpområdet.
- (8) Detta protokoll bör således godkännas av Europeiska gemenskapen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Protokollet för tillämpning av Alpkonventionen på transportområdet, undertecknat i Luzern den 31 oktober 2000, godkänns härmed på Europeiska gemenskapens vägnar.

Texten till protokollet åtföljer detta beslut.

Artikel 2

Rådets ordförande bemyndigas att utse den eller de personer som ska ha befogenhet att på gemenskapens vägnar deponera godkännandeinstrumentet hos Österrike i enlighet med artikel 24 i protokollet.

Artikel 3

Detta beslut ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den [...]

*På rådets vägnar
Ordförande*

⁸ KOM(2008) 433 slutlig.

**PROTOKOLL FÖR TILLÄMPNING AV
1991 ÅRS ALPKONVENTION
PÅ TRANSPORTOMRÅDET
(TRANSPORTPROTOKOLLET)**

Ingress

Förbundsrepubliken Tyskland,

Republiken Frankrike,

Republiken Italien,

Furstendömet Liechtenstein,

Furstendömet Monaco,

Republiken Österrike,

Schweiziska edsförbundet,

Republiken Slovenien,

och

Europeiska gemenskapen,

i enlighet med den uppgift som följer av konventionen om skydd för Alperna av den 7 november 1991 (nedan kallad *Alpkonventionen*), nämligen att föra en övergripande politik för att skydda Alpområdet och skapa en hållbar utveckling där,

till uppfyllande av de förpliktelser som anges i artikel 2.2 och 2.3 i Alpkonventionen,

som är medvetna om att Alpområdets ekosystem och landskap är särskilt känsliga, att dess geografi och topografi är sådana att föroreningar och bullerstörningar kan förstärkas samt att området har unika naturresurser och ett unikt kulturarv,

som är medvetna om att trafiken och dess miljöförstörande inverkan kommer att fortsätta att öka på grund av marknadernas ökande integrering, den samhällsekonomiska utvecklingen och fritidsaktiviteternas utbredning,

som är övertygade om att lokalbefolkningen måste få bestämma över sin egen sociala, kulturella och ekonomiska utveckling och delta i dess förverkligande inom den befintliga institutionella ramen,

som är medvetna om trafikens inverkan på miljön och de därmed förbundna ökande olägenheterna och riskerna för ekologi, hälsa och säkerhet, vilket kräver en gemensam strategi,

som är medvetna om att det behövs strängare säkerhetsåtgärder vid transport av farligt gods,

som är medvetna om behovet av omfattande observation, forskning, information och samråd, för att man skall kunna klarlägga sambanden mellan trafik, miljö, hälsa och ekonomisk utveckling och klargöra behovet av att minska olägenheterna,

som är medvetna om att en transportpolitik för Alpområdet grundad på principen om hållbarhet inte bara tillgodoser lokalbefolkningens utan även andras intresse och att en sådan politik är nödvändig för bevarandet av Alpområdet som livsmiljö, ekonomiskt område och naturområde,

som är medvetna om att potentialen hos befintliga transportsätt i viss utsträckning inte utnyttjas tillräckligt och att infrastrukturens betydelse för miljövänligare transportsätt (järnväg, flod- och sjötransport och kombinerade system) och de olika transportmedlens transnationella driftskompatibilitet inte beaktas tillräckligt och att en optimering därför måste ske genom en väsentlig förbättring av transportnäten i och utanför Alperna,

som är medvetna om att beslut om fysisk planering och ekonomisk politik i och utanför Alperna har en avsevärd inverkan på Alptrafikens utveckling,

som på ett avgörande sätt önskar bidra till hållbar utveckling och högre livskvalitet genom att minska trafikvolymen, genom en transportplanering som är skonsam för miljön och genom att effektivisera befintliga transportsystem,

som är övertygade om att ekonomiska intressen, sociala behov och ekologiska krav bör harmoniseras,

som respekterar de bilaterala och multilaterala konventioner som de fördragsslutande parterna och Europeiska gemenskapen har ingått, särskilt på transportområdet,

som är övertygade om att vissa problem bara kan lösas på ett gränsöverskridande plan och kräver gemensamma åtgärder av länderna i Alperna,

har enats om följande:

Kapitel I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Syften

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att föra en hållbar transportpolitik, som
 - a) minskar olägenheterna och riskerna med transporter inom och genom Alperna på ett sådant sätt att de blir acceptabla för människor, flora och fauna och deras livsmiljöer, bland annat genom att transporterna, särskilt godstransporterna, i högre utsträckning flyttas till järnväg, framför allt genom att lämplig infrastruktur och incitament som är förenliga med marknaden skapas,
 - b) bidrar till en hållbar utveckling av de livsmiljöer och ekonomiska områden som utgör grundvalen för befolkningens liv i Alpområdet, vilket skall ske genom att de fördragsslutande parterna bedriver en harmoniserad transportpolitik som omfattar alla transportsätt,
 - c) bidrar till att minska och i möjligaste mån undvika effekter som kan äventyra Alpområdets roll och resurser – som har betydelse även utanför området – och hotar dess landskap och kulturarv,
 - d) säkerställer trafik inom och genom Alperna till rimliga kostnader, genom att effektivisera transportsystemen och främja miljövänliga och resurssnåla transportsätt, och
 - e) säkerställer rättvisa konkurrensvillkor mellan olika transportsätt.
2. De fördragsslutande parterna förbinder sig att utveckla transportsektorn med beaktande av försiktighetsprincipen och principerna om förebyggande och om att förorenaren skall betala.

Artikel 2

Definitioner

I detta protokoll gäller följande definitioner:

trafik genom Alperna: resor som inleds och avslutas utanför Alpområdet.

trafik inom Alperna: resor som inleds och avslutas i Alpområdet, inbegripet resor som inleds eller avslutas i Alpområdet.

acceptabla olägenheter och risker: olägenheter och risker som skall fastställas genom miljökonsekvensbeskrivningar och riskanalyser med syftet att med lämpliga åtgärder stoppa ytterligare ökning av och vid behov minska olägenheter och risker förknippade med nya byggprojekt och befintlig infrastruktur med en avsevärd inverkan på området.

externa kostnader: kostnader som inte bärs av den som använder egendom eller tjänster. Det gäller kostnader för gratis utnyttjande av infrastruktur, föroreningar, buller och personsador och materiella skador i samband med transporter.

nya storskaliga byggprojekt, omfattande om- eller utbyggnader av befintlig transportinfrastruktur: infrastrukturprojekt som i enlighet med nationell rätt eller internationella fördrag skall bli föremål för en miljökonsekvensbeskrivning.

högkapacitetsväg: alla motorvägar och vägar med minst två körbanor utan korsningar eller annan väg med inverkan motsvarande en motorväg.

miljö kvalitetsmål: målsättning med en beskrivning av den miljö kvalitetsnivå som skall uppnås med beaktande av ekosystemens samspel. Miljö kvalitetsmålen skall fastställa uppdateringsbara kvalitetskriterier för skydd av natur- och kulturarv i materiellt, geografiskt och tidsrelaterat avseende.

miljö kvalitetsnormer: konkreta normer som gör det möjligt att uppnå miljö kvalitetsmålen, vilka skall fastställa mål för vissa parametrar, mätmetoder och grundförutsättningar.

miljö kvalitetsindikatorer: indikatorer för mätning eller utvärdering av miljö skador och uppskattning av skadornas utveckling.

försiktighetsprincipen: en princip enligt vilken åtgärder avsedda att förebygga, åtgärda eller minska allvarliga eller irreversibla effekter på hälsa eller miljö inte får skjutas upp med motiveringen att den vetenskapliga forskningen ännu inte helt har bevisat att det finns ett orsakssamband mellan det ämne åtgärden gäller och dess potentiellt skadliga verkningar på hälsa och miljö.

principen om att förorenaren skall betala: princip, inklusive ansvar för härledda verkningar, enligt vilken förorenaren skall stå för kostnaderna för att förebygga, åtgärda och minska skador på miljön och återställa miljön till ett acceptabelt skick. Förorenaren skall i möjligaste mån stå för hela kostnaden för transporternas inverkan på hälsa och miljö.

lämplighetsstudie: utredning genomförd i enlighet med nationell lagstiftning vid planering av nya storskaliga byggprojekt eller omfattande om- eller utbyggnader av befintlig

transportinfrastruktur, vilken behandlar projektets lämplighet i transportpolitiskt hänseende och dess ekonomiska, ekologiska och sociokulturella verkningar.

Artikel 3

Hållbara transporter och rörlighet

1. För att transportsektorn skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt förbinder sig de fördragsslutande parterna att med hjälp av en samordnad transport- och miljöpolitik begränsa trafikrelaterade olägenheter och faror, med beaktande av
 - a) miljöns betydelse, så att
 - aa) utnyttjandet av resurserna minskas till en nivå som i möjligaste mån inte överstiger deras naturliga förnyelsekapacitet,
 - bb) farliga utsläpp minskas till en nivå som inte utgör en fara för den kringliggande miljöns absorptionskapacitet,
 - cc) tillförseln av ämnen till miljön begränsas, så att den inte skadar ekologiska strukturer och naturliga kretslopp,
 - b) samhällets krav, så att
 - aa) tillgänglighet möjliggörs för personer, arbetstillfällen, varor och tjänster, på ett sätt som skonar miljön, sparar energi och utrymme och tillfredsställer befolkningens grundläggande behov,
 - bb) personers hälsa inte äventyras, riskerna för miljökatastrofer och antalet olyckor och olyckornas allvar minskas,
 - c) ekonomiska kriterier, så att
 - aa) transportsektorns lönsamhet ökas och externa kostnader internaliseras,
 - bb) användningen av befintlig infrastruktur optimeras,
 - cc) sysselsättningen i konkurrenskraftiga företag i olika ekonomiska sektorer säkerställs,
 - d) behovet att vidta kraftigare åtgärder mot buller, på grund av Alpernas speciella topografi.

2. I enlighet med gällande nationell och internationell lagstiftning på transportområdet förbinder sig de fördragsslutande parterna att utarbeta nationella, regionala och lokala strategier, mål och åtgärder, som
 - a) beaktar olika miljömässiga, ekonomiska och sociokulturella data och olika behov, och
 - b) gör det möjligt att minska de trafikrelaterade olägenheterna för miljön genom en kombination av ekonomiska instrument och mark- och trafikplaneringsåtgärder.

Artikel 4

Beaktande av målen inom andra politikområden

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att beakta protokollets mål även inom övriga politikområden.
2. De fördragsslutande parterna förbinder sig att föregripa och utvärdera de inverkningsområden som övriga politikområden, strategier och koncept har på transportområdet.

Artikel 5

Regionala och lokala myndigheters deltagande

1. De fördragsslutande parterna skall uppmuntra internationellt samarbete mellan behöriga institutioner för att finna bästa möjliga gränsöverskridande och harmoniserade lösningar.
2. Varje fördragsslutande part skall inom sina institutionella ramar fastställa på vilken nivå samordningen och samarbetet mellan institutionerna och de direkt berörda regionala och lokala myndigheterna bäst kan ordnas för att främja ett solidariskt ansvarstagande, särskilt för att utnyttja och utveckla samordningsvinster vid genomförande av transportpolitik och därpå följande åtgärder.
3. Direkt berörda regionala och lokala myndigheter skall delta under de olika faserna av utarbetande och genomförande av sådan politik och sådana åtgärder inom sin behörighet och inom befintliga institutionella ramar.

Artikel 6

Skärpta nationella bestämmelser

För att skydda det ekologiskt känsliga Alpområdet får de fördragsslutande parterna, utan att det påverkar internationella konventioner, med anledning av särskilda situationer som rör deras naturområden eller av hänsyn till folkhälsa, säkerhet eller miljöskydd, vidta åtgärder som går utöver dem som fastställs i detta protokoll.

Kapitel II

Särskilda åtgärder

A) Strategier, koncept, projekt

Artikel 7

Övergripande transportpolitisk strategi

1. I den hållbara utvecklingens intresse förbinder sig de fördragsslutande parterna att främja en rationell och säker transportförvaltning i ett gränsöverskridande harmoniserat nät, som
 - a) säkrar en god samordning av olika transportsätt och -medel och främjar intermodalitet,
 - b) optimerar utnyttjandet av befintliga transportsystem och befintlig infrastruktur i Alpområdet, bl.a. med hjälp av telematik, varvid externa och infrastrukturella kostnader i möjligaste mån skall läggas på den som orsakar dem i förhållande till de olägenheter utnyttjandet innebär,
 - c) främjar en överföring av person- och godstransporter till miljövänligare och intermodala transportsystem genom strukturella åtgärder och markplanering,
 - d) ser till att möjliga trafikvolymminskningar genomförs i praktiken.
2. De fördragsslutande parterna förbinder sig att vidta nödvändiga åtgärder för att på bästa sätt
 - a) skydda kommunikationsleder mot naturliga faror,
 - b) skydda människor och miljö i områden som är särskilt drabbade av transportrelaterade olägenheter,
 - c) gradvis och med användning av bästa tillgängliga teknik sänka utsläpp av farliga ämnen och buller från alla transportsätt, och
 - d) öka transportsäkerheten.

Artikel 8

Förfaranden för utvärdering och mellanstatliga samråd

1. När de fördragsslutande parterna genomför nya storskaliga byggprojekt eller omfattande om- eller utbyggnader av befintlig transportinfrastruktur skall lämplighetsstudier, miljökonsekvensbeskrivningar och riskanalyser göras och resultatet av dessa beaktas med hänsyn till målen i detta protokoll.
2. Planeringen av transportinfrastrukturen i Alperna skall göras samordnat och i samförstånd. Vid projekt med betydande gränsöverskridande följder förbinder sig de fördragsslutande parterna att samråda med övriga berörda fördragsslutande parter senast när studierna har presenterats. Denna bestämmelse skall inte påverka varje fördragsslutande parts rätt att bygga transportinfrastruktur som redan beslutats i enlighet med nationell lagstiftning när detta protokoll träder i kraft eller vars nödvändighet har fastställts i lag.
3. De fördragsslutande parterna skall verka för att företagen i större utsträckning beaktar transportpolitiken i sitt miljöarbete.

B) Tekniska åtgärder

Artikel 9

Offentliga transporter

De fördragsslutande parterna förbinder sig att främja skapande och utveckling av användar- och miljövänliga offentliga transportsystem som på ett hållbart sätt kan vidmakthålla och förbättra Alpområdets ekonomiska struktur och boendestruktur och dess attraktionskraft för rekreations- och fritidsändamål.

Artikel 10

Järnvägstransport och flod- och sjötransport

1. För att bättre utnyttja järnvägens särskilda kapacitet att tillgodose fjärrtransportbehov och bättre utnyttja järnvägsnätet för Alpernas utveckling i både turisthänseende och ekonomiskt hänseende skall de fördragsslutande parterna inom ramen för sina befogenheter
 - a) verka för att järnvägsinfrastrukturen förbättras genom anläggning och utbyggnad av järnvägslinjer genom Alperna, inbegripet anslutningar och lämpliga terminaler,
 - b) verka för att järnvägsföretagen moderniseras och drivs på ett optimalt sätt, särskilt för gränsöverskridande trafik,
 - c) främja åtgärder som siktar till att överföra fjärrgodstrafik till järnväg och till att nå en större harmonisering av avgifterna för utnyttjande av transportinfrastruktur,
 - d) främja intermodala transportsystem och järnvägstransporternas vidareutveckling, och
 - e) främja ökad användning av järnvägen och skapa användarvänliga synergier mellan fjärrpersontransport och regionala och lokala transporter.
2. De fördragsslutande parterna skall, i syfte att minska transiterande godstransporter på väg, verka för att flod- och sjötransporter utnyttjas i högre grad.

Artikel 11

Vägtransporter

1. De fördragsslutande parterna skall avstå från att bygga nya högkapacitetsvägar för trafiken genom Alperna.
2. Högkapacitetsvägar för trafik inom Alperna får endast byggas, om
 - a) målen i artikel 2.2 j i Alpkonventionen kan uppfyllas genom lämpliga försiktighets- och kompensationsåtgärder på grundval av en miljökonsekvensbeskrivning,
 - b) transportbehoven inte kan tillfredsställas genom ett effektivare utnyttjande av befintliga vägar och järnvägar, genom utbyggnad eller anläggning av järnvägsinfrastruktur eller infrastruktur för flod- och sjötransporter, genom förbättrade kombinerade transporter eller genom andra åtgärder för organisation av transporterna,
 - c) lämplighetsstudien visar att projektet är ekonomiskt lönsamt, att riskerna kan kontrolleras och att miljökonsekvensbeskrivningen är positiv, och
 - d) markplaneringen för området och den hållbara utvecklingen beaktas.

3. På grund av Alpområdets geografi ska förhållanden och boendestruktur, som inte alltid medger effektiva offentliga transporter, skall de fördragsslutande parterna i avlägset belägna områden stödja inrättandet och vidmakthållandet av en transportinfrastruktur som är tillräcklig för att individuella transporter skall fungera.

Artikel 12

Lufttransporter

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att i möjligaste mån minska de olägenheter – inbegripet buller från flygplanen – lufttrafiken medför, utan att flytta dem till någon annan region. Parterna skall med beaktande av protokollets mål anstränga sig för att införa begränsningar eller vid behov förbud mot avstigning ur flygplan på andra platser än flygplatser. För att skydda den vilda faunan skall de fördragsslutande parterna vidta lämpliga åtgärder för att begränsa tid och plats för icke-motoriserad fritidsflygning.
2. De fördragsslutande parterna förbinder sig att förbättra de offentliga transporterna mellan flygplatser i Alpernas utkanter och Alpernas olika regioner för att kunna tillfredsställa transportbehoven utan att olägenheterna för miljön ökar. De fördragsslutande parterna skall därvid i möjligaste mån begränsa nyanläggning eller större utbyggnad av flygplatser i Alpområdet.

Artikel 13

Turistanläggningar

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att med beaktande av detta protokolls mål utvärdera hur trafiken kommer att påverkas av nya turistanläggningar och vid behov vidta förebyggande eller kompensande åtgärder för att målen i detta och andra protokoll skall uppnås. Offentliga transporter skall därvid prioriteras.
2. De fördragsslutande parterna skall stödja inrättande och bevarande av områden med låg eller ingen trafik och inrättande av bilfria turistorter samt främja bilfria tillresor och uppehåll för turister.

Artikel 14

Verkliga kostnader

De fördragsslutande parterna vill påverka uppdelningen mellan olika transportsätt genom att i högre grad beakta de verkliga kostnaderna för olika transportsätt och är därför eniga om att tillämpa principen om att förorenaren skall betala och stödjer inrättandet och användningen av ett system för beräkning av infrastrukturella och externa kostnader. Målet är att successivt införa särskilda avgiftssystem, som innebär att de verkliga kostnaderna täcks på ett rättvist sätt och

- a) är ett incitament till att använda de transportsätt och -medel som är skonsammast för miljön,
- b) leder till ett mer balanserat utnyttjande av transportinfrastrukturen, och

- c) erbjuder incitament som möjliggör en sänkning av de ekologiska och samhällsekonomiska kostnaderna genom strukturella åtgärder och markplanering med återverkningar på transporter.

C) Uppföljning och kontroll

Artikel 15

Utbud och utnyttjande av transportinfrastruktur

1. De fördragsslutande parterna förbinder sig att på ett enhetligt sätt i ett referensdokument registrera och regelbundet uppdatera läget för och utvecklingen samt utnyttjandet och förbättringen av högkapacitativa transportinfrastrukturer och transportsystem och minskningen av miljöbelastningarna.
2. De fördragsslutande parterna skall med referensdokumentet som grund utreda i vilken mån genomförandeåtgärder bidrar till att Alpkonventionens och i synnerhet detta protokolls mål har uppnåtts och vidareutvecklats.

Artikel 16

Mål, normer och indikatorer för miljö kvalitet

1. De fördragsslutande parterna skall fastställa och genomföra miljö kvalitetsmål som syftar till hållbara transporter.
2. De är ense om behovet av att förfoga över normer och indikatorer som är anpassade till de särskilda förhållanden som råder i Alpområdet.
3. Tillämpningen av dessa normer och indikatorer syftar till att mäta hur de olägenheter som trafiken medför för miljö och hälsa utvecklas.

Kapitel III

Samordning, forskning, utbildning och information

Artikel 17

Samordning och information

De fördragsslutande parterna är överens om att vid behov arrangera gemensamma möten för att

- a) utvärdera effekten av åtgärder som vidtagits enligt detta protokoll,
- b) i förväg samråda om viktiga trafikpolitiska beslut som kan få effekter för andra fördragsslutande parter,
- c) uppmuntra informationsutbyte om genomförandet av detta protokoll, varvid användningen av befintliga informationssystem skall prioriteras,

- d) komma överens före viktiga transportpolitiska beslut, i syfte att inordna dem i en harmoniserad gränsöverskridande markplaneringspolitik.

Artikel 18

Forskning och observation

1. De fördragsslutande parterna skall i nära samarbete uppmuntra och harmonisera forskning om och systematisk observation av samspelet mellan transport och miljö i Alpområdet samt teknisk utveckling som kan förbättra lönsamheten för miljövänliga transportsystem.
2. De gemensamma forsknings- och observationsresultaten skall beaktas vid granskningen av protokollets genomförande, särskilt vid utarbetandet av metoder och kriterier för att beskriva en hållbar transportutveckling.
3. De fördragsslutande parterna skall se till att de nationella forsknings- och observationsresultaten integreras i ett permanent gemensamt observations- och informationssystem och att de görs tillgängliga för allmänheten inom den befintliga institutionella ramen.
4. De fördragsslutande parterna skall stödja pilotprojekt för genomförande av koncept och teknik för hållbara transporter.
5. De fördragsslutande parterna skall stödja forskning som syftar till att förbättra metodiken för strategiska intermodala effektstudier i Alperna.

Artikel 19

Utbildning och information

De fördragsslutande parterna skall främja grundläggande utbildning och vidareutbildning och information till allmänheten om protokollets mål, åtgärder och genomförande.

Kapitel IV

Kontroll och utvärdering

Artikel 20

Genomförande

De fördragsslutande parterna förbinder sig att säkerställa genomförandet av detta protokoll genom lämpliga åtgärder inom de befintliga institutionella ramarna.

Artikel 21

Kontroll av efterlevnad

1. De fördragsslutande parterna skall regelbundet rapportera till den ständiga kommittén om de åtgärder som vidtagits med anledning av protokollet. Rapporterna skall också behandla åtgärdernas effektivitet. Alpkonferensen skall besluta hur ofta rapporterna skall lämnas.
2. Den ständiga kommittén skall granska rapporterna för att kontrollera om de fördragsslutande parterna har fullgjort sina åtaganden i enlighet med protokollet. Den kan därvid begära kompletterande uppgifter från de fördragsslutande parterna och använda sig av andra informationskällor.
3. Den ständiga kommittén skall upprätta en rapport till Alpkonferensen om hur de fördragsslutande parterna fullgör sina åtaganden i enlighet med protokollet.
4. Alpkonferensen skall ta del av rapporten. Om konferensen konstaterar att något åtagande inte har fullgjorts, kan den anta rekommendationer.

Artikel 22

Utvärdering av bestämmelsernas effektivitet

1. De fördragsslutande parterna skall regelbundet studera och utvärdera hur effektiva bestämmelserna i protokollet är. Om det behövs för att protokollets mål skall uppnås, skall de överväga lämpliga ändringar av protokollet.
2. Regionala och lokala myndigheter skall delta i utvärderingarna inom de befintliga institutionella ramarna. Icke-statliga organisationer verksamma inom området kan också konsulteras.

Kapitel V

Slutbestämmelser

Artikel 23

Samband mellan Alpkonventionen och protokollet

1. Detta protokoll är ett sådant protokoll som avses i artikel 2 och andra relevanta artiklar i konventionen.
2. Detta protokoll skall vara öppet endast för parter i Alpkonventionen. En part som frånträder Alpkonventionen skall samtidigt frånträda protokollet.
3. När Alpkonferensen behandlar ämnen som omfattas av detta protokoll, får endast parter i protokollet rösta.

Artikel 24

Undertecknande och ratificering

1. Detta protokoll skall vara öppet för undertecknande för de stater som har undertecknat Alpkonventionen och för Europeiska gemenskapen den 31 oktober 2000 och från och med den 6 november 2000 hos Republiken Österrike, som är depositarie.
2. För fördragsslutande parter som samtyckt till att bli bundna av protokollet träder det i kraft tre månader efter den dag då tre stater har deponerat sina ratifikations-, godtagande- eller godkännandeinstrument.
3. För fördragsslutande parter som senare samtycker till att bli bundna av protokollet träder det i kraft tre månader efter det att parten har deponerat sitt ratifikations-, godtagande- eller godkännandeinstrument. Fördragsslutande parter som tillträder protokollet efter det att ändringar av protokollet har trätt i kraft skall bli fördragsslutande parter i det ändrade protokollet.

Artikel 25

Underrättelser

Depositarien skall underrätta de stater som anges i ingressen och Europeiska gemenskapen om följande rörande protokollet:

- a) Varje undertecknande.
- b) Varje deponering av ratifikations-, godtagande- eller godkännandeinstrument.
- c) Varje datum för ikraftträdande.
- d) Varje förklaring från fördragsslutande parter eller signatärer.
- e) Varje underrättelse från en fördragsslutande part om uppsägning, inklusive den dag då uppsägningen får effekt.

Till bevis härpå har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta protokoll.

Utfärdat i Luzern den 31 oktober 2000, på de tyska, franska, italienska och slovenska språken, vilka fyra texter är lika giltiga, i ett enda exemplar, som skall deponeras i Republiken Österrikes statsarkiv. Depositarien skall överlämna en bestyrkt kopia till varje signatärstat.

För Förbundsrepubliken Tyskland,

För Republiken Frankrike,
För Republiken Italien,
För Furstendömet Liechtenstein,
För Furstendömet Monaco,
För Republiken Österrike,
För Schweiziska edsförbundet,
För Republiken Slovenien,
För Europeiska gemenskapen.