

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2002

Ausgegeben am 29. Oktober 2002

Teil III

234. Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr (Protokoll „Verkehr“)
(NR: GP XXI RV 1095 AB 1232 S. 110. BR: AB 6726 S. 690.)

234.

Der Nationalrat hat beschlossen:

Der Abschluss des Staatsvertrages wird genehmigt.

PROTOKOLL ZUR DURCHFÜHRUNG DER ALPENKONVENTION VON 1991 IM BEREICH VERKEHR

PROTOKOLL „VERKEHR“

Präambel

Die Bundesrepublik Deutschland,
die Französische Republik,
die Italienische Republik,
das Fürstentum Liechtenstein,
das Fürstentum Monaco,
die Republik Österreich,
die Schweizerische Eidgenossenschaft,
die Republik Slowenien,
sowie
die Europäische Gemeinschaft –

in Erfüllung ihres Auftrags auf Grund des Übereinkommens vom 7. November 1991 zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention *)), eine ganzheitliche Politik zum Schutz und zur nachhaltigen Entwicklung des Alpenraums sicherzustellen;

in Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäß Artikel 2 Absätze 2 und 3 der Alpenkonvention;

im Bewusstsein, dass der Alpenraum ein Gebiet umfasst, das durch besonders empfindliche Ökosysteme und Landschaften, oder durch geographische und topographische Verhältnisse, welche die Schadstoff- und Lärmbelastung verstärken, oder durch einzigartige Naturressourcen oder ein einzigartiges Kulturerbe gekennzeichnet ist;

im Bewusstsein, dass ohne geeignete Maßnahmen auf Grund der verstärkten Integration der Märkte, der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung und des Freizeitverhaltens der Verkehr und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen weiterhin ansteigen werden;

in der Überzeugung, dass die ansässige Bevölkerung in der Lage sein muss, ihre Vorstellungen von der gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung selbst zu definieren und an deren Umsetzung im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung mitzuwirken;

*) Kundgemacht in BGBl. Nr. 477/1995 idF BGBl. III Nr. 18/1999

im Bewusstsein, dass der Verkehr in seinen Auswirkungen nicht umweltneutral ist und verkehrsbedingte Umweltbelastungen wachsende ökologische, gesundheitliche und sicherheitstechnische Belastungen und Risiken schaffen, die ein gemeinsames Vorgehen erfordern;

im Bewusstsein, dass beim Transport gefährlicher Güter zur Gewährleistung der Sicherheit verstärkte Maßnahmen notwendig sind;

im Bewusstsein, dass umfassende Beobachtung, Forschung, Information und Beratung erforderlich sind, um die Zusammenhänge zwischen Verkehr, Gesundheit, Umwelt und wirtschaftlicher Entwicklung aufzuzeigen und die Notwendigkeit einer Verminderung der Umweltbelastungen einsichtig zu machen;

im Bewusstsein, dass eine auf die Grundsätze der Nachhaltigkeit ausgerichtete Verkehrspolitik im Alpenraum nicht nur im Interesse der alpinen, sondern auch der ausseralpinen Bevölkerung steht und auch zur Sicherung der Alpen als Lebens-, Natur- und Wirtschaftsraum zwingend ist;

im Bewusstsein, dass einerseits das heutige Potential der Verkehrsträger teilweise nur ungenügend ausgenutzt und andererseits der Bedeutung der Infrastrukturen für umweltfreundlichere Transportsysteme, wie Bahn, Schifffahrt und kombinierte Systeme, sowie der transnationalen Kompatibilität und Operabilität der verschiedenen Verkehrsmittel nur ungenügend Rechnung getragen wird, und es daher erforderlich ist, diese Transportsysteme durch eine wesentliche Verstärkung der Netze innerhalb und außerhalb der Alpen zu optimieren;

im Bewusstsein, dass raumplanerische und wirtschaftspolitische Entscheidungen innerhalb wie außerhalb der Alpen von größter Bedeutung für die Verkehrsentwicklung im Alpenraum sind;

im Bestreben, einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung sowie zu einer Verbesserung der Lebensqualität zu leisten und demzufolge das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, die Verkehrsabwicklung in umweltschonender Weise zu gestalten und die Effektivität und Effizienz bestehender Verkehrssysteme zu erhöhen;

in der Überzeugung, dass wirtschaftliche Interessen, gesellschaftliche Anforderungen und ökologische Erfordernisse miteinander in Einklang zu bringen sind;

in Achtung der bilateralen und multilateralen Abkommen, insbesondere im Verkehrsbereich, von Vertragsparteien mit der Europäischen Gemeinschaft;

in der Überzeugung, dass bestimmte Probleme nur grenzübergreifend gelöst werden können und gemeinsame Maßnahmen der Alpenstaaten erforderlich machen –

sind wie folgt übereingekommen:

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Ziele

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die
 - a) Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize;
 - b) zur nachhaltigen Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes als Lebensgrundlage der im Alpenraum wohnenden Bevölkerung durch eine alle Verkehrsträger umfassende, aufeinander abgestimmte Verkehrspolitik der Vertragsparteien beiträgt;
 - c) dazu beiträgt, Einwirkungen, die die Rolle und die Ressourcen des Alpenraums – dessen Bedeutung über seine Grenzen hinausreicht – sowie den Schutz seiner Kulturgüter und naturnahen Landschaften gefährden, zu mindern und soweit wie möglich zu vermeiden;
 - d) den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr durch Steigerung der Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme und durch Förderung umwelt- und ressourcenschonenderer Verkehrsträger unter wirtschaftlich tragbaren Kosten gewährleistet;
 - e) faire Wettbewerbsbedingungen unter den einzelnen Verkehrsträgern gewährleistet.
- (2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Verkehrsbereich unter Wahrung des Vorsorge-, Vermeidungs- und Verursacherprinzips zu entwickeln.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Protokolls bedeuten:

„*alpenquerender Verkehr*“: Verkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Alpenraumes;

„*inneralpiner Verkehr*“: Verkehr mit Ziel und Quelle im Alpenraum (Binnenverkehr) inklusive Verkehr mit Ziel oder Quelle im Alpenraum;

„*erträgliche Belastungen und Risiken*“: Belastungen und Risiken, die im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen zu definieren sind mit dem Ziel, einem weiteren Anstieg der Belastungen und Risiken Einhalt zu gebieten und diese sowohl bei Neubauten wie bei bestehenden Infrastrukturen mit erheblichen räumlichen Auswirkungen durch entsprechende Massnahmen soweit erforderlich zu verringern;

„*externe Kosten*“: Kosten, die nicht vom Nutzer von Gütern oder Diensten getragen werden. Sie umfassen die Kosten für die Infrastruktur, wo diese nicht angelastet werden, die Kosten für Umweltverschmutzung, Lärm, verkehrsbedingte Personen- und Sachschäden;

„*große Neubauten oder wesentliche Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen*“: Infrastrukturvorhaben mit Auswirkungen, welche nach UVP-Recht oder Bestimmungen internationaler Vereinbarungen Umweltverträglichkeitsprüfungen unterliegen;

„*hochrangige Straßen*“: alle Autobahnen und mehrbahnige, kreuzungsfreie oder in der Verkehrswirkung ähnliche Strassen;

„*Umweltqualitätsziele*“: Ziele, welche den angestrebten Umweltzustand unter Berücksichtigung ökosystemarer Zusammenhänge beschreiben; sie geben bei Bedarf aktualisierbare, sachlich, räumlich und zeitlich definierte Qualitäten von Schutzgütern an;

„*Umweltqualitätsstandards*“: konkrete Bewertungsmaßstäbe für die Erreichung von Umweltqualitätszielen; sie definieren für bestimmte Parameter die angestrebten Resultate, das Messverfahren oder die Rahmenbedingungen;

„*Umweltindikatoren*“: Umweltindikatoren messen oder bewerten den Zustand der Umweltbelastung und begründen Prognosen über ihre Entwicklung;

„*Vorsorgeprinzip*“: jenes Prinzip, demzufolge Maßnahmen zur Vermeidung, Bewältigung oder Verringerung schwerer oder irreversibler Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt nicht mit der Begründung aufgeschoben werden dürfen, dass die wissenschaftliche Forschung noch keinen eindeutigen Kausalzusammenhang zwischen den fraglichen Einwirkungen einerseits und ihrer potentiellen Schädlichkeit für die Gesundheit und die Umwelt andererseits nachgewiesen hat;

„*Verursacherprinzip*“: inklusive der Anlastung der Folgewirkungen ist jenes Prinzip, demzufolge die Kosten für die Vermeidung, Bewältigung und Verringerung der Umweltbelastung und für die Sanierung der Umwelt zu Lasten des Verursachers gehen. Die Verursacher müssen soweit wie möglich die gesamten Kosten der Verkehrsauswirkungen auf Gesundheit und Umwelt tragen;

„*Zweckmäßigkeitprüfung*“: Prüfverfahren gemäß der nationalen Gesetzgebung anlässlich der Planung großer Neubauten oder wesentlicher Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen, welches Abklärungen betreffend die verkehrspolitische Notwendigkeit sowie die verkehrlichen, ökologischen, ökonomischen und soziokulturellen Auswirkungen umfasst.

Artikel 3 Nachhaltiger Verkehr und Mobilität

(1) Um den Verkehr unter den Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeit zu entwickeln, verpflichten sich die Vertragsparteien, mit einer aufeinander abgestimmten Umwelt- und Verkehrspolitik zur Begrenzung verkehrsbedingter Belastungen und Risiken

a) den Belangen der Umwelt derart Rechnung zu tragen, dass

a) der Verbrauch von Ressourcen auf ein Maß gesenkt wird, welches sich soweit möglich innerhalb der natürlichen Reproduktionsfähigkeit bewegt;

b) die Freisetzung von Stoffen auf ein Maß reduziert wird, welches die Tragfähigkeit der betroffenen Umweltmedien nicht überfordert;

- c) die Stoffeinträge in die Umwelt auf ein Maß begrenzt werden, das Beeinträchtigungen ökologischer Strukturen und natürlicher Stoffkreisläufe vermeidet;
 - b) den Belangen der Gesellschaft derart Rechnung zu tragen, dass
 - a) die Erreichbarkeit von Menschen, Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen auf umweltschonende, energie- und raumsparende sowie effiziente Weise ermöglicht und eine ausreichende Grundversorgung garantiert wird;
 - b) die Gesundheit der Menschen nicht gefährdet und das Risiko von Umweltkatastrophen sowie Zahl und Schwere von Unfällen reduziert werden;
 - c) den Belangen der Wirtschaft derart Rechnung zu tragen, dass
 - a) die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs erhöht und die externen Kosten internalisiert werden;
 - b) die optimale Auslastung der vorhandenen Infrastruktur gefördert wird;
 - c) die Arbeitsplätze der wettbewerbsfähigen Betriebe und Unternehmen in den einzelnen Wirtschaftssektoren gesichert werden;
 - d) auf Grund der besonderen Topografie der Alpen verstärkte Maßnahmen zur Lärmbekämpfung zu ergreifen.
- (2) In Übereinstimmung mit den geltenden nationalen und internationalen Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich verpflichten sich die Vertragsparteien zur Entwicklung von nationalen, regionalen und lokalen Zielvorgaben, Strategien und Maßnahmen, die
- a) den unterschiedlichen naturräumlichen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Gegebenheiten sowie den unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung tragen;
 - b) die Entwicklung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch eine Kombination von ökonomischen Instrumenten, Raumordnungs- und Verkehrsplanungsmaßnahmen beschränken.

Artikel 4

Berücksichtigung der Ziele in den anderen Politiken

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Ziele dieses Protokolls auch in ihren anderen Politiken zu berücksichtigen.
- (2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Auswirkungen anderer Politiken, Strategien und Konzepte auf den Verkehrsbereich vorausschauend und zurückblickend zu überprüfen.

Artikel 5

Beteiligung der Gebietskörperschaften

- (1) Die Vertragsparteien fördern die internationale Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Institutionen, um grenzüberschreitend bestmögliche und aufeinander abgestimmte Lösungen zu erreichen.
- (2) Jede Vertragspartei bestimmt im Rahmen ihrer geltenden staatlichen Ordnung die für die Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen den unmittelbar betroffenen Institutionen und Gebietskörperschaften am besten geeignete Ebene, um eine gemeinsame Verantwortung zu fördern, namentlich um sich gegenseitig verstärkende Kräfte beim Vollzug der Verkehrspolitik sowie der sich daraus ergebenden Maßnahmen zu nutzen und zu entwickeln.
- (3) Die unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften werden in den verschiedenen Stadien der Vorbereitung und Umsetzung dieser Politiken und Maßnahmen unter Wahrung ihrer Zuständigkeit im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung beteiligt.

Artikel 6

Weitergehende nationale Regelungen

Die Vertragsparteien können zum Schutz des ökologisch sensiblen Alpenraumes vorbehaltlich der Bestimmungen geltender internationaler Vereinbarungen auf Grund bestimmter, insbesondere naturräumlicher Gegebenheiten oder aus Gründen der Gesundheit, der Sicherheit und des Umweltschutzes Maßnahmen treffen, welche über die in diesem Protokoll vorgesehenen Maßnahmen hinausgehen.

Kapitel II

Spezifische Maßnahmen

A) Strategien, Konzepte, Planungen

Artikel 7

Allgemeine verkehrspolitische Strategie

(1) Im Interesse der Nachhaltigkeit verpflichten sich die Vertragsparteien, eine rationelle und sichere Abwicklung des Verkehrs in einem grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerk umzusetzen, welches

- a) Verkehrsträger, -mittel und -arten aufeinander abstimmt sowie die Intermodalität begünstigt;
- b) im Alpenraum bestehende Verkehrssysteme und -infrastrukturen unter anderem durch den Einsatz von Telematik bestmöglich nutzt und dem Verursacher, nach Belastungen differenziert, externe Kosten und Infrastrukturkosten anlastet;
- c) mit raumordnerischen und strukturellen Maßnahmen eine Verkehrsbeeinflussung zugunsten der Verlagerung der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr auf das jeweils umweltverträglichere Verkehrsmittel und intermodale Transportsysteme begünstigt;
- d) die Reduktionspotentiale im Verkehrsaufkommen erschließt und nutzt.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die erforderlichen Maßnahmen bestmöglich vorzunehmen

- a) zur Sicherung der Verkehrswege vor Naturgefahren sowie
- b) in Gebieten mit besonderen Belastungen aus dem Verkehr zum Schutze der Menschen und der Umwelt;
- c) zur schrittweisen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemission aller Verkehrsträger auch auf der Grundlage der bestverfügbaren Technologie;
- d) die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Artikel 8

Projektelevaluations- und zwischenstaatliches Konsultationsverfahren

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen und deren Resultaten im Hinblick auf die Ziele dieses Protokolls Rechnung zu tragen.

(2) Planungen für Verkehrsinfrastrukturen im Alpenraum sind zu koordinieren und zu konzertieren. Jede Vertragspartei verpflichtet sich bei Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen, spätestens nach Vorlage der Prüfungen vorherige Konsultationen mit den davon betroffenen Vertragsparteien durchzuführen. Diese Bestimmungen präjudizieren nicht das Recht jeder Vertragspartei, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist.

(3) Die Vertragsparteien unterstützen die stärkere Einbeziehung der Transportkomponente in das Umweltmanagement der Unternehmen in ihren Ländern.

B) Technische Maßnahmen

Artikel 9

Öffentlicher Verkehr

Zur nachhaltigen Aufrechterhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Erholungs- und Freizeitattraktivität des Alpenraumes verpflichten sich die Vertragsparteien, die Einrichtung und den Ausbau kundenfreundlicher und umweltgerechter öffentlicher Verkehrssysteme zu fördern.

Artikel 10**Eisenbahn- und Schiffsverkehr**

(1) Um die besondere Eignung der Eisenbahn für die Bewältigung des Verkehrs über lange Distanzen sowie ihr Netz für die wirtschaftliche und touristische Erschließung der Alpenregion besser auszunutzen, unterstützen die Vertragsparteien, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten,

- a) die Verbesserung der Bahninfrastrukturen durch den Bau und die Entwicklung großer alpenquerender Achsen einschließlich der Anschlüsse und angepasster Terminals;
- b) die weitere betriebliche Optimierung sowie Modernisierung der Eisenbahn, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr;
- c) Maßnahmen mit dem Ziel, insbesondere den Gütertransport über längere Distanzen auf die Eisenbahn zu verlagern und die Tarifierung der Verkehrsinfrastrukturen stärker zu harmonisieren;
- d) intermodale Transportsysteme sowie die Weiterentwicklung der Eisenbahn;
- e) die verstärkte Nutzung der Eisenbahn und die Schaffung kundenfreundlicher Synergien zwischen dem Personenfern- und dem Regional- sowie Ortsverkehr.

(2) Die Vertragsparteien unterstützen verstärkte Bestrebungen, zur Verringerung des Anteils des Transitgüterverkehrs auf dem Landwege die Kapazitäten der Schifffahrt vermehrt zu nutzen.

Artikel 11**Straßenverkehr**

(1) Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.

(2) Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn

- a) die in der Alpenkonvention in Artikel 2 Abs. 2 lit. j festgelegten Zielsetzungen durch Vornahme entsprechender Vorsorge- oder Ausgleichsmaßnahmen auf Grund des Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreicht werden können,
- b) die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schifffahrtsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können,
- c) die Zweckmäßigkeitprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist, die Risiken beherrscht werden und die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv ausgefallen ist und
- d) den Raumordnungsplänen/-programmen und der nachhaltigen Entwicklung Rechnung getragen wird.

(3) Auf Grund der geographischen Verhältnisse und der Siedlungsstruktur des Alpenraumes, welche nicht in allen Fällen eine effiziente Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erlauben, erkennen die Vertragsparteien in diesen Randgebieten gleichwohl die Notwendigkeit der Schaffung und Erhaltung von ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen für einen funktionierenden Individualverkehr an.

Artikel 12**Luftverkehr**

(1) Ohne dies auf andere Regionen zu beziehen, verpflichten sich die Vertragsparteien, die Umweltbelastungen des Flugverkehrs einschließlich des Fluglärms soweit wie möglich zu senken. Unter Beachtung der Ziele dieses Protokolls bemühen sie sich, das Absetzen aus Luftfahrzeugen außerhalb von Flugplätzen einzuschränken und erforderlichenfalls zu verbieten. Zum Schutz der Wildfauna treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen, um den nichtmotorisierten Freizeit-Luftverkehr zeitlich und örtlich einzuschränken.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, das öffentliche Verkehrssystem von den alpennahen Flughäfen in die verschiedenen Alpenregionen zu verbessern, um in der Lage zu sein, die Verkehrsnachfrage zu befriedigen, ohne dadurch die Belastung der Umwelt zu erhöhen. In diesem Zusammenhang begrenzen die Vertragsparteien soweit wie möglich den Neubau von Flughäfen und den erheblichen Ausbau von bestehenden Flughäfen im Alpenraum.

Artikel 13

Touristische Anlagen

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, die verkehrlichen Auswirkungen weiterer Erschließungen mit touristischen Anlagen unter Berücksichtigung der Ziele dieses Protokolls zu überprüfen und soweit erforderlich Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses oder anderer Protokolle zu ergreifen. Dabei ist dem öffentlichen Verkehr Vorrang einzuräumen.

(2) Die Vertragsparteien unterstützen die Schaffung und Erhaltung von verkehrsberuhigten und verkehrsfreien Zonen, die Einrichtung autofreier Tourismusorte sowie Maßnahmen zur Förderung der autofreien Anreise und des autofreien Aufenthalts von Urlaubsgästen.

Artikel 14

Kostenwahrheit

Um auf Verkehrslenkungseffekte durch eine bessere Anrechnung der wahren Kosten der verschiedenen Verkehrsträger hinzuwirken, einigen sich die Vertragsparteien auf die Umsetzung des Verursacherprinzips und unterstützen die Entwicklung und Anwendung eines Berechnungssystems zur Ermittlung der Wegekosten und der externen Kosten. Ziel ist es, schrittweise verkehrsspezifische Abgabensysteme einzuführen, die es erlauben, auf gerechte Weise die wahren Kosten zu decken. Dabei sollen Systeme eingeführt werden, die

- a) den Einsatz der umweltfreundlichsten Verkehrsträger und -mittel begünstigen;
- b) zu einer ausgewogeneren Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen führen;
- c) Anreize bieten, Potentiale ökologischer und sozioökonomischer Belastungsminderung mit strukturellen und raumordnerischen Maßnahmen der Verkehrsbeeinflussung vermehrt zu nutzen.

C) Beobachtung und Kontrolle

Artikel 15

Angebot und Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Stand und die Entwicklung sowie die Nutzung beziehungsweise Verbesserung der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssysteme und die Reduktion der Umweltbelastungen nach einheitlichem Muster in einem Referenzdokument festzuhalten und periodisch zu aktualisieren.

(2) Auf der Grundlage dieses Referenzdokumentes überprüfen die Vertragsparteien, inwieweit Umsetzungsmaßnahmen zur Erreichung und zur Weiterentwicklung der Ziele der Alpenkonvention und insbesondere dieses Protokolls beitragen.

Artikel 16

Umweltqualitätsziele, Standards und Indikatoren

(1) Die Vertragsparteien legen Umweltqualitätsziele zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrs fest und setzen sie um.

(2) Sie stimmen darin überein, dass es notwendig ist, über Standards und Indikatoren zu verfügen, welche den spezifischen Verhältnissen des Alpenraumes angepasst sind.

(3) Die Anwendung dieser Standards und dieser Indikatoren zielt darauf ab, die Entwicklung der Belastungen der Umwelt und der Gesundheit durch den Verkehr zu bemessen.

Kapitel III

Koordination, Forschung, Bildung und Information

Artikel 17

Koordination und Information

Die Vertragsparteien vereinbaren, nach Bedarf gemeinsame Treffen durchzuführen, um

- a) die Auswirkungen der nach diesem Protokoll ergriffenen Maßnahmen zu überprüfen;

- b) sich vor wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen mit Auswirkungen auf die anderen Vertragsstaaten gegenseitig zu konsultieren;
- c) den Austausch von Informationen zur Umsetzung dieses Protokolls zu fördern und dabei vorrangig die vorhandenen Informationssysteme zu nutzen;
- d) sich vor wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen zu verständigen, um diese insbesondere in eine aufeinander abgestimmte, grenzüberschreitende Raumordnungspolitik einzubetten.

Artikel 18

Forschung und Beobachtung

(1) Die Vertragsparteien fördern und harmonisieren in enger Zusammenarbeit Forschungen und systematische Beobachtungen über Wechselbeziehungen zwischen Verkehr und Umwelt im Alpenraum sowie über spezifische technologische Entwicklungen, welche die Wirtschaftlichkeit umweltfreundlicher Verkehrssysteme steigern.

(2) Den Ergebnissen der gemeinsamen Forschung und Beobachtung ist anlässlich der Überprüfung der Umsetzung dieses Protokolls gebührend Rechnung zu tragen, namentlich bei der Ausarbeitung von Methoden und Kriterien, welche die Beschreibung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erlauben.

(3) Die Vertragsparteien sorgen dafür, dass die jeweiligen Ergebnisse nationaler Forschung und systematischer Beobachtung in ein gemeinsames System zur dauernden Beobachtung und Information einfließen und im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung öffentlich zugänglich gemacht werden.

(4) Die Vertragsparteien unterstützen anwendungsorientierte Pilotprojekte zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrskonzepte und -technologien.

(5) Die Vertragsparteien unterstützen die Untersuchungen über die Anwendbarkeit von Methoden der verkehrsträgerübergreifenden, strategischen Umweltprüfung.

Artikel 19

Bildung und Information der Öffentlichkeit

Die Vertragsparteien fördern die Aus- und Weiterbildung sowie die Information der Öffentlichkeit im Hinblick auf Ziele, Maßnahmen und Durchführung dieses Protokolls.

Kapitel IV

Kontrolle und Bewertung

Artikel 20

Umsetzung

Die Vertragsparteien verpflichten sich, die Umsetzung dieses Protokolls durch geeignete Maßnahmen im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung sicherzustellen.

Artikel 21

Kontrolle der Einhaltung der Protokollpflichten

(1) Die Vertragsparteien erstatten dem Ständigen Ausschuss regelmäßig Bericht über die auf Grund dieses Protokolls getroffenen Maßnahmen. In den Berichten ist auch die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen darzulegen. Die Alpenkonferenz bestimmt die zeitliche Abfolge der Berichterstattung.

(2) Der Ständige Ausschuss prüft die Berichte daraufhin, ob die Vertragsparteien ihren Verpflichtungen aus diesem Protokoll nachgekommen sind. Er kann dabei auch zusätzliche Informationen von den Vertragsparteien anfordern oder Informationen aus anderen Quellen beziehen.

(3) Der Ständige Ausschuss erstellt für die Alpenkonferenz einen Bericht über die Einhaltung der Verpflichtungen aus diesem Protokoll durch die Vertragsparteien.

(4) Die Alpenkonferenz nimmt diesen Bericht zur Kenntnis. Falls sie eine Verletzung der Verpflichtungen feststellt, kann sie Empfehlungen verabschieden.

Artikel 22

Bewertung der Wirksamkeit der Bestimmungen

(1) Die Vertragsparteien überprüfen und beurteilen regelmäßig die in diesem Protokoll enthaltenen Bestimmungen auf ihre Wirksamkeit. Soweit zur Erreichung der Ziele dieses Protokolls erforderlich, werden sie geeignete Änderungen des Protokolls in die Wege leiten.

(2) Im Rahmen der geltenden staatlichen Ordnung werden die Gebietskörperschaften an dieser Bewertung beteiligt. Die einschlägig tätigen nichtstaatlichen Organisationen können angehört werden.

Kapitel V

Schlussbestimmungen

Artikel 23

Verhältnis zwischen der Alpenkonvention und dem Protokoll

(1) Dieses Protokoll ist ein Protokoll der Alpenkonvention im Sinne des Artikels 2 und der anderen einschlägigen Artikel der Alpenkonvention.

(2) Nur Vertragsparteien der Alpenkonvention können Vertragspartei dieses Protokolls werden. Eine Kündigung der Alpenkonvention gilt zugleich als Kündigung dieses Protokolls.

(3) Entscheidet die Alpenkonferenz über Fragen in Bezug auf dieses Protokoll, so sind lediglich die Vertragsparteien dieses Protokolls abstimmungsberechtigt.

Artikel 24

Unterzeichnung und Ratifizierung

(1) Dieses Protokoll liegt für die Unterzeichnerstaaten der Alpenkonvention und die Europäische Gemeinschaft am 31. Oktober 2000 sowie ab dem 6. November 2000 bei der Republik Österreich als Verwahrer zur Unterzeichnung auf.

(2) Dieses Protokoll tritt für die Vertragsparteien, die ihre Zustimmung ausgedrückt haben, durch das Protokoll gebunden zu sein, drei Monate nach dem Tage in Kraft, an dem drei Staaten ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt haben.

(3) Für die Vertragsparteien, die später ihre Zustimmung ausdrücken, durch dieses Protokoll gebunden zu sein, tritt das Protokoll drei Monate nach dem Tage der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde in Kraft. Nach dem Inkrafttreten einer Änderung des Protokolls wird jede neue Vertragspartei dieses Protokolls Vertragspartei des Protokolls in der geänderten Fassung.

Artikel 25

Notifikationen

Der Verwahrer notifiziert jedem in der Präambel genannten Staat und der Europäischen Gemeinschaft in Bezug auf dieses Protokoll

- a) jede Unterzeichnung;
- b) jede Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde;
- c) jeden Zeitpunkt des Inkrafttretens;
- d) jede von einer Vertrags- oder Unterzeichnerpartei abgegebene Erklärung;
- e) jede von einer Vertragspartei notifizierte Kündigung, einschließlich des Zeitpunkts ihres Wirksamwerdens.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu Luzern, am 31. Oktober 2000 in deutscher, französischer, italienischer und slowenischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Staatsarchiv der Republik Österreich hinterlegt wird. Der Verwahrer übermittelt den Unterzeichnerparteien beglaubigte Abschriften.

**PROTOCOLE
D'APPLICATION DE LA CONVENTION ALPINE DE 1991 DANS LE DOMAINE DES
TRANSPORTS**

PROTOCOLE «TRANSPORTS»

Préambule

La République Fédérale d'Allemagne,
la République d'Autriche,
la République française,
la République italienne,
la Principauté du Liechtenstein,
la Principauté de Monaco,
la République de Slovénie,
la Confédération Suisse,
ainsi que
la Communauté Européenne,
ci-après appelées Parties contractantes,

Conformément à leur mission, découlant de la Convention sur la protection des Alpes (Convention Alpine) du 7 novembre 1991, d'assurer une politique globale de protection et de développement durable de l'espace alpin;

En application de leurs obligations découlant de l'article 2 alinéas 2 et 3 de la Convention alpine;

Conscientes que les écosystèmes et les paysages de l'espace alpin sont particulièrement sensibles, que ses conditions géographiques et sa topographie risquent d'accroître la pollution et les nuisances sonores et qu'il contient des ressources naturelles ou un patrimoine culturel unique;

Conscientes que sans mesures appropriées, le trafic et les nuisances écologiques qu'il entraîne ne cesseront d'augmenter en raison de l'intégration renforcée des marchés, du développement socio-économique et des activités de loisirs;

Convaincues que la population locale doit être en mesure de déterminer son propre projet de développement social, culturel et économique et de participer à sa mise en œuvre dans le cadre institutionnel existant;

Conscientes que le trafic a un impact important sur l'environnement et que les nuisances qu'il entraîne créent des risques croissants du point de vue de l'écologie, de la santé et de la sécurité et qu'il appartient d'adopter une approche commune;

Conscientes que lors du transport de matières dangereuses, des mesures de sécurité renforcées sont nécessaires;

Conscientes de la nécessité de mettre en place une observation, une recherche, une information et une consultation aussi complètes que possible pour établir les corrélations entre le trafic, l'environnement, la santé et le développement économique et pour contribuer à la réduction des nuisances;

Conscientes du fait que, dans l'espace alpin, une politique des transports basée sur les principes de durabilité correspond à l'intérêt des populations alpines mais aussi extra-alpines et qu'elle est également nécessaire à la préservation des espaces alpins à la fois en tant qu'habitat et qu'espace économique et naturel;

Conscientes que ni les capacités actuelles des infrastructures de transport, ni les potentialités de l'interopérabilité et des modes de transport les plus respectueux de l'environnement (chemin de fer, transport fluvio-maritime et feroutage) ne sont utilisés de manière suffisante et qu'il y a lieu de les optimiser en renforçant les réseaux à l'intérieur et à l'extérieur des Alpes;

Conscientes que les décisions prises en matière d'aménagement du territoire et de politique économique à l'intérieur et à l'extérieur des Alpes ont une répercussion majeure sur l'évolution du trafic alpin;

Désirant contribuer de manière décisive au développement durable et à l'amélioration de la qualité de vie par la maîtrise du volume du trafic, par une gestion des transports plus respectueux de l'environnement et par l'accroissement de l'efficacité des systèmes de transport existants;

Convaincues qu'il y a lieu d'harmoniser les intérêts économiques, les nécessités sociales et les exigences écologiques;

Dans le respect des conventions bilatérales et multilatérales conclues entre les Parties contractantes et la Communauté Européenne, notamment dans le domaine des transports;

Convaincues que certains problèmes ne peuvent être résolus que dans un cadre transfrontalier et exigent des mesures communes de la part des États alpins;

sont convenues de ce qui suit:

Chapitre 1 **Dispositions générales**

Article 1

Objectifs

- 1) Les Parties contractantes s'engagent à mener une politique des transports durable qui:
 - a) réduise les nuisances et les risques dans le secteur du transport intra-alpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché;
 - b) contribue au développement durable des habitats et des espaces économiques qui constituent le milieu de vie des populations résidant dans l'espace alpin, et ce, par la mise en œuvre d'une politique des transports qui englobe la totalité des modes de transport et qui soit harmonisée entre les différentes Parties contractantes;
 - c) contribue à réduire et, dans la mesure du possible, évite les effets susceptibles de mettre en danger le rôle et la biodiversité de l'espace alpin – dont l'importance dépasse les limites des régions alpines – et la conservation de son patrimoine naturel et culturel;
 - d) assure la circulation intra-alpine et transalpine à des coûts économiquement supportables, par un accroissement de l'efficacité des systèmes de transport et par la promotion des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et les plus économes en ressources naturelles;
 - e) assure des conditions de concurrence équitables entre les modes de transport.
- 2) Les Parties contractantes s'engagent à développer le secteur des transports en défendant les principes de précaution, de prévention et de pollueur-payeur.

Article 2

Définitions

Selon le présent protocole, on entend par:

«*Trafic transalpin*»: trafic constitué de trajets ayant leur point de départ et d'arrivée à l'extérieur de l'espace alpin.

«*Trafic intra-alpin*»: trafic constitué de trajets ayant leur point de départ et/ou d'arrivée à l'intérieur de l'espace alpin.

«*Nuisances et risques supportables*»: nuisances et risques à définir au cours de la procédure des études d'impact sur l'environnement et d'analyses des risques. L'objectif de cette définition est de maîtriser et, si nécessaire, de réduire, par le biais de mesures appropriées, les nuisances et les risques liés aux nouveaux ouvrages et aux infrastructures existantes ayant un impact considérable sur le territoire.

«*Coûts externes*»: coûts qui ne sont pas supportés par l'utilisateur d'un bien ou d'un service: ils comprennent l'utilisation des infrastructures lorsque celle-ci est gratuite, les dommages, la pollution, le bruit, les coûts sanitaires associés à l'utilisation des transports et aux accidents.

«*Nouveaux ouvrages à grande échelle, transformations ou agrandissements importants d'infrastructures existantes en matière de transports*»: projets d'infrastructure qui doivent être soumis, conformément au droit national applicable aux études d'impact ou conformément aux conventions internationales en vigueur, à une étude d'impact sur l'environnement.

«*Routes à grand débit*»: autoroutes à deux ou à plusieurs chaussées, exemptes de croisement, ou toute route ayant un impact assimilable à celui d'une autoroute.

«*Objectifs de qualité environnementale*»: objectifs-cibles fournissant une description du niveau de qualité environnementale à atteindre, tout en tenant compte des interactions sur le plan des écosystèmes. Ils définissent des critères de qualité, actualisables, relatifs à la protection du patrimoine naturel et culturel, d'un point de vue matériel, géographique et temporel.

«*Normes de qualité environnementale*»: normes concrètes permettant d'atteindre les objectifs de qualité environnementale: elles déterminent les objectifs applicables à certains paramètres, les procédés de mesure ou les conditions-cadres.

«*Indicateurs de qualité environnementale*»: indicateurs permettant de mesurer ou d'évaluer l'état actuel des atteintes à l'environnement et d'établir des prévisions sur leur évolution.

«*Principe de précaution*»: principe selon lequel il ne faut pas différer les mesures visant à éviter, maîtriser ou réduire les impacts graves ou irréversibles pour la santé et l'environnement, en avançant que la recherche scientifique n'a pas encore prouvé de façon rigoureuse l'existence d'une relation de cause à effet entre les substances visées d'une part et leur nocivité potentielle pour la santé et l'environnement d'autre part.

«*Principe de pollueur-payeur*»: y compris la prise en charge des effets induits: principe en vertu duquel les coûts afférents à la prévention, à la maîtrise, à la réduction de la pollution et à la remise de l'environnement dans un état acceptable, sont à la charge des pollueurs. Ces derniers doivent, autant que faire se peut, supporter la totalité du coût des effets des transports sur la santé et l'environnement.

«*Etude d'opportunité*»: examen, conforme à la législation nationale, lors de la planification de nouveaux ouvrages à grande échelle ou de transformations ou agrandissements importants d'infrastructures existantes en matière de transports, qui porte sur l'opportunité des projets tant du point de vue de la politique des transports que des impacts économiques, écologiques et socio-culturels.

Article 3

Transports durables et mobilité

1) Afin que les transports puissent se développer de façon durable, les parties contractantes s'engagent, par une politique concertée des transports et de l'environnement, à contenir les nuisances et les risques liés à la circulation, en prenant en compte:

- a) l'importance de l'environnement de sorte que:
 - aa) l'utilisation des ressources naturelles soit réduite à un niveau qui, dans la mesure du possible, ne dépasse pas leur capacité naturelle de régénération;
 - ab) les émissions nocives soient réduites à un niveau ne nuisant pas à la capacité d'absorption des milieux concernés;
 - ac) le dépôt de matières dans l'environnement soit limité de façon à éviter de porter préjudice aux structures écologiques et aux cycles naturels;
- b) les exigences des populations de façon à:
 - ba) permettre l'accessibilité aux personnes, aux emplois, aux marchandises et aux services tout en préservant l'environnement, en économisant énergie et espace, et en satisfaisant aux besoins essentiels de la population;
 - bb) ne pas mettre en danger la santé des personnes et réduire les risques de catastrophes relatives à l'environnement ainsi que le nombre et la gravité des accidents;
- c) l'importance des critères économiques de façon à:
 - ca) augmenter la rentabilité du secteur des transports et internaliser les coûts externes;
 - cb) optimiser l'utilisation des infrastructures existantes;
 - cc) conforter les emplois dans les entreprises performantes des différents secteurs économiques;
- d) la nécessité de mettre en place des mesures renforcées contre les nuisances sonores, en raison de la topographie particulière des Alpes.

2) En accord avec les législations nationales et internationales en vigueur dans le domaine des transports, les Parties contractantes s'engagent à développer des stratégies, des objectifs et des mesures nationaux, régionaux et locaux

- a) qui prennent en compte les différentes données environnementales, économiques et socioculturelles ainsi que les différents besoins;

- b) qui permettent de réduire les nuisances sur l'environnement liées à la circulation, par la mise en place d'outils économiques combinés à des mesures relatives à l'aménagement du territoire et à la gestion des flux de circulation.

Article 4

Prise en compte des objectifs dans les autres politiques

- 1) Les Parties contractantes s'engagent à prendre également en considération les objectifs du présent protocole dans leurs autres politiques.
- 2) Les Parties contractantes s'engagent à anticiper et à évaluer les autres politiques, les autres stratégies et concepts mis en œuvre hors du domaine des transports, au regard des conséquences qui en découlent dans ce domaine.

Article 5

Participation des collectivités territoriales

- 1) Les Parties contractantes encouragent la coopération internationale entre les institutions compétentes afin de trouver les meilleures solutions transfrontalières et s'accorder sur des solutions harmonisées.
- 2) Chaque Partie contractante définit dans son cadre institutionnel le meilleur niveau de coordination et de coopération entre les institutions et les collectivités territoriales directement concernées, afin de promouvoir une solidarité dans la responsabilité, notamment pour exploiter et développer les synergies dans l'application des politiques de transport ainsi que dans la mise en œuvre des mesures qui en découlent.
- 3) Les collectivités territoriales directement concernées sont parties prenantes aux différents stades de préparation et de mise en œuvre de ces politiques et mesures dans le respect de leurs compétences, dans le cadre institutionnel existant.

Article 6

Réglementations nationales renforcées

Afin de protéger la sensibilité écologique de l'espace alpin et sans porter préjudice aux conventions internationales en vigueur, les Parties contractantes peuvent prendre des mesures de protection renforcées, en raison de situations particulières relatives aux espaces naturels ou pour des raisons de santé publique, de sécurité ou de protection de l'environnement.

Chapitre II

Mesures spécifiques

A) Stratégies, concepts, projets

Article 7

Stratégie générale de la politique des transports

- 1) Dans l'intérêt de la durabilité, les Parties contractantes s'engagent à promouvoir une gestion rationnelle et sûre des transports, notamment dans les réseaux transfrontaliers harmonisés, qui:
- a) assure la bonne coordination des différents modes et moyens de transport et favorise l'intermodalité;
 - b) optimise l'exploitation des systèmes de transports et des infrastructures existants dans l'espace alpin, entre autres par le recours à la télématique, en imputant au mieux les coûts externes et les coûts d'infrastructure aux usagers, en fonction des nuisances générées;
 - c) favorise, par des mesures structurelles et d'aménagement du territoire, un transfert des transports des personnes et des marchandises vers les moyens de transport plus respectueux de l'environnement et vers des systèmes de transports intermodaux;
 - d) mette en œuvre les possibilités de réduction du volume du trafic.
- 2) Les Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires visant à assurer au mieux:
- a) la protection des voies de communication contre les risques naturels;

- b) dans les zones subissant particulièrement les nuisances liées aux transports, la protection des personnes et de l'environnement;
- c) la réduction progressive des émissions de substances nocives et des émissions sonores de l'ensemble des modes de transport et ce, en employant les meilleures technologies utilisables;
- d) une meilleure sécurité des transports.

Article 8

Procédure d'évaluation et de consultation intergouvernementale

1) Lorsqu'elles construisent, modifient ou agrandissent de façon significative des infrastructures de transports, les Parties contractantes s'engagent à réaliser des études d'opportunité, des études d'impact sur l'environnement et des analyses des risques et à prendre en compte leurs résultats dans le respect des objectifs du présent protocole.

2) L'équipement des Alpes en infrastructures de transport doit se faire de manière coordonnée et concertée. En cas de projets ayant un impact transfrontalier significatif, les Parties contractantes s'engagent à procéder, au plus tard après présentation des études, à des consultations mutuelles avec les Parties contractantes concernées. Ces dispositions ne portent pas préjudice au droit de chaque Partie contractante de réaliser des infrastructures de transport qui auront été adoptées conformément à leur ordre juridique interne au moment de l'adoption du présent protocole ou dont la nécessité aura été établie aux termes de la loi.

3) Les Parties contractantes encouragent la prise en compte renforcée de la politique des transports dans la gestion environnementale des entreprises.

B) Mesures techniques

Article 9

Transports publics

Afin de maintenir et d'améliorer de façon durable l'organisation économique et la structure de l'habitat ainsi que le caractère attractif et touristique de l'espace alpin, les Parties contractantes s'engagent à encourager la création et le développement de systèmes de transports publics conviviaux et adaptés à l'environnement.

Article 10

Transport ferroviaire et fluvio-maritime

1) Afin d'exploiter la capacité particulière du chemin de fer à répondre aux besoins du transport de longue distance, et de mieux utiliser le réseau ferroviaire pour la mise en valeur touristique et économique des Alpes, les Parties contractantes favorisent, dans le cadre de leurs compétences:

- a) l'amélioration des infrastructures ferroviaires par la construction et le développement des grands axes ferroviaires transalpins, y compris les voies de raccordement et la mise en place de terminaux adaptés;
- b) l'optimisation de l'exploitation des entreprises ferroviaires et leur modernisation, en particulier dans le domaine du trafic transfrontalier;
- c) l'adoption de mesures visant à transférer sur le rail le transport à longue distance des marchandises et à rendre plus équitable la tarification d'usage des infrastructures de transport;
- d) les systèmes de transports intermodaux ainsi que le développement du transport ferroviaire;
- e) l'utilisation renforcée du rail et la création de synergies favorables à l'usager entre les transports des voyageurs sur longue distance, les transports régionaux et les transports locaux;

2) En vue de diminuer la part du transit des marchandises par voie terrestre, les Parties contractantes favorisent les efforts entrepris pour aboutir à une utilisation accrue des capacités de la navigation fluviale et maritime.

Article 11

Transports routiers

1) Les Parties contractantes s'abstiennent de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin.

- 2) Des projets routiers à grand débit pour le trafic intra-alpin peuvent être réalisés, si:
- a) les objectifs fixés dans l'art. 2, alinéa 2, let. j de la Convention alpine peuvent être atteints grâce à des mesures appropriées de précaution et de compensation qui découleront des résultats fournis par une étude d'impact sur l'environnement;
 - b) les besoins en matière de transports ne peuvent être satisfaits, ni par une meilleure utilisation des capacités routières et ferroviaires existantes, ni par l'extension ou la construction d'infrastructures ferroviaires ou fluvio-maritimes, ni par l'amélioration d'un transport combiné, ni par d'autres mesures relatives à l'organisation des transports;
 - c) les résultats apportés par l'étude d'opportunité ont montré que le projet est économiquement viable, que les risques sont maîtrisés et que le résultat de l'étude d'impact sur l'environnement est positif;
 - d) les plans et/ou programmes d'aménagement du territoire et de développement durable sont pris en compte.

3) Toutefois, en raison de la structure géographique et de l'organisation particulière de l'espace alpin, qui ne peut pas toujours être desservi par les seuls moyens de transport public, les Parties contractantes soutiennent, dans ces zones éloignées, la création et le maintien d'infrastructures de transport suffisantes, permettant un transport individuel efficace.

Article 12

Transports aériens

1) Les Parties contractantes s'engagent à réduire autant que faire se peut, sans les reporter sur d'autres régions, les nuisances pour l'environnement causées par le trafic aérien, y compris le bruit causé par les aéronefs. En prenant en compte les objectifs de ce protocole, elles s'efforcent de limiter ou d'interdire, le cas échéant, la dépose à partir d'aéronefs en dehors des aéroports. En vue de la protection de la faune sauvage, les Parties contractantes prennent des mesures appropriées, locales et temporaires, pour limiter les activités aériennes non-motorisées de loisir.

2) Les Parties contractantes s'engagent à améliorer les systèmes de transport public permettant de relier les aéroports se trouvant en bordure des Alpes et les différentes régions alpines, afin d'être en mesure de répondre à la demande de transports sans augmenter les nuisances sur l'environnement. Dans ce contexte, les Parties contractantes limitent, autant que faire se peut, la construction d'aéroports et l'agrandissement significatif des aéroports existant dans l'espace alpin.

Article 13

Installations pour le tourisme

1) Les Parties contractantes s'engagent à évaluer, en prenant en compte les objectifs de ce protocole, les effets sur le trafic de nouvelles installations touristiques et, si nécessaire, à prendre des mesures préventives ou compensatoires pour atteindre les objectifs du présent protocole et des autres protocoles. La priorité sera donnée dans ce cas aux moyens de transport public.

2) Les Parties contractantes soutiennent la création et le maintien de zones à faible circulation et de zones exemptes de circulation, l'exclusion des voitures dans certains lieux touristiques ainsi que des mesures favorisant le transport des touristes sans voitures.

Article 14

Coûts réels

Souhaitant influencer sur la répartition modale du trafic par une meilleure prise en compte des coûts réels des différents modes de transport, les Parties contractantes conviennent d'appliquer le principe du pollueur-payeur et de soutenir la mise en place d'un système de calcul permettant de déterminer les coûts d'infrastructure et les coûts externes. L'objectif est d'introduire progressivement des systèmes de tarification spécifiques au trafic qui permettent de couvrir de façon équitable ces coûts réels et

- a) qui inciteront à l'utilisation de modes et de moyens de transport les plus respectueux de l'environnement;
- b) qui conduiront à une utilisation plus équilibrée des infrastructures des transports;
- c) qui inciteront à une réduction des coûts écologiques et socio-économiques par le biais de mesures structurelles et d'aménagement du territoire ayant une répercussion sur les transports.

C) Suivi et contrôle

Article 15

Offre et utilisation en matière d'infrastructures de transport

1) Les Parties contractantes s'engagent à inscrire dans un document de référence et à mettre périodiquement à jour l'état de la réduction des nuisances ainsi que l'état d'avancement et de développement des infrastructures de transport et des différents systèmes de transport à grand débit, de même que l'état de leur utilisation ou, selon le cas, de leur amélioration. Elles utiliseront à cette fin une présentation homogène.

2) Sur la base de ce document de référence, les Parties contractantes examineront dans quelle mesure les dispositions de ce protocole et les stratégies, les concepts et les mesures de mise en œuvre y afférents, auront contribué à atteindre les objectifs de la Convention Alpine et, en particulier, de ce protocole.

Article 16

Objectifs, critères et indicateurs de qualité environnementale

1) Les Parties contractantes déterminent et mettent en œuvre des objectifs de qualité environnementale permettant la mise en place de moyens de transport durables.

2) Elles conviennent de la nécessité de disposer de critères et d'indicateurs adaptés aux conditions spécifiques de l'espace alpin.

3) L'application de ces critères et de ces indicateurs vise à mesurer l'évolution des nuisances du trafic sur l'environnement et la santé.

Chapitre III

Coordination, recherche, formation et information

Article 17

Coordination et information

Les Parties contractantes conviennent, en cas de besoin, d'organiser des rencontres, afin:

- a) d'évaluer les impacts des mesures prises au titre du présent protocole;
- b) de se concerter préalablement à la prise de décisions importantes qui risquent d'avoir des répercussions significatives sur les autres États contractants;
- c) d'encourager les échanges d'informations concernant la mise en œuvre du présent protocole en utilisant en priorité les systèmes d'information existants;
- d) de se concerter sur les décisions importantes en matière de transport pour, en particulier, les inscrire dans une politique d'aménagement du territoire transfrontalière harmonisée.

Article 18

Recherche et observation

1) Les Parties contractantes encouragent et harmonisent, en étroite collaboration, la recherche et l'observation systématique sur les corrélations entre le transport et l'environnement dans l'espace alpin et sur les développements technologiques spécifiques accroissant l'efficacité économique des systèmes de transport respectueux de l'environnement.

2) Les résultats des recherches et de l'observation en commun seront dûment pris en compte lors de l'examen de la mise en œuvre du protocole, notamment en vue de l'élaboration de méthodes et de critères permettant de décrire un développement durable du trafic.

3) Les Parties contractantes veillent à ce que les différents résultats de la recherche et de l'observation systématique, obtenus aux niveaux nationaux, soient intégrés dans un système commun d'observation et d'information permanentes et qu'ils soient rendus accessibles au public dans le cadre institutionnel existant.

4) Les Parties contractantes appuient les projets-pilotes permettant la mise en œuvre de concepts et de technologies de transports durables.

5) Les Parties contractantes soutiennent les recherches visant à améliorer la méthodologie des études d'impact stratégique intermodales dans les Alpes.

Article 19**Formation et information**

Les Parties contractantes favorisent la formation initiale et continue ainsi que l'information du public sur les objectifs, les mesures et la mise en œuvre du présent protocole.

Chapitre IV**Contrôle et évaluation****Article 20****Mise en œuvre**

Les Parties contractantes s'engagent à veiller à la mise en œuvre du présent protocole en prenant toute mesure appropriée dans le cadre institutionnel existant.

Article 21**Contrôle du respect des obligations**

1) Les Parties contractantes font régulièrement rapport au Comité permanent sur les mesures prises en vertu du présent protocole. Les rapports traitent également la question de l'efficacité des mesures prises. La Conférence alpine détermine la périodicité des rapports.

2) Le Comité permanent examine ces rapports, afin de s'assurer que les Parties contractantes ont rempli leurs obligations qui découlent du présent protocole. Il peut aussi demander des informations complémentaires aux Parties contractantes concernées ou recourir à d'autres sources d'information.

3) Le Comité permanent établit un rapport sur le respect par les Parties contractantes des obligations découlant du présent protocole, à l'attention de la Conférence alpine.

4) La Conférence alpine prend connaissance de ce rapport. Si elle constate un manquement aux obligations, elle peut adopter des recommandations.

Article 22**Evaluation de l'efficacité des dispositions**

1) Les Parties contractantes examinent et évaluent, de façon régulière, l'efficacité des dispositions du présent protocole. Dans la mesure où cela s'avère nécessaire pour la réalisation des objectifs, elles envisagent l'adoption des amendements appropriés au présent protocole.

2) Dans le cadre institutionnel existant, les collectivités territoriales seront associées à cette évaluation. Les organisations non gouvernementales actives dans ce domaine peuvent être consultées.

Chapitre V**Dispositions finales****Article 23****Liens entre la Convention alpine et le protocole**

1) Le présent protocole constitue un protocole de la Convention alpine au sens de son article 2 et des autres articles pertinents de la Convention.

2) Nul ne peut devenir partie au présent protocole s'il n'est pas Partie contractante à la Convention alpine. Toute dénonciation de la Convention alpine vaut également dénonciation du présent protocole.

3) Lorsque la Conférence alpine délibère de questions relatives au présent protocole, seules les Parties contractantes au présent protocole peuvent prendre part au vote.

Article 24**Signature et ratification**

1) Le présent protocole est ouvert à la signature des États signataires de la Convention alpine et de la Communauté européenne le 31 octobre 2000 et auprès de la République d'Autriche, dépositaire, à partir du 6 novembre 2000.

2) Le présent protocole entre en vigueur pour les Parties contractantes qui ont exprimé leur consentement à être liées par ledit protocole trois mois après la date à laquelle trois États auront déposé leur instrument de ratification, acceptation ou approbation.

3) Pour les parties qui expriment ultérieurement leur consentement à être liées par le protocole, le protocole entre en vigueur trois mois après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation. Après l'entrée en vigueur d'un amendement au protocole, toute nouvelle Partie contractante audit protocole devient Partie contractante au protocole tel qu'amendé.

Article 25

Notifications

Le dépositaire notifie à tout État visé au préambule et à la Communauté européenne, pour ce qui concerne le présent protocole:

- a) toute signature,
- b) le dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation,
- c) toute date d'entrée en vigueur,
- d) toute déclaration faite par une partie contractante ou signataire,
- e) toute dénonciation notifiée par une Partie contractante, y compris sa date d'effet.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent protocole.

Fait à Lucerne, le 31 octobre 2000, en allemand, français, italien et slovène, les quatre textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives d'État de la République d'Autriche. Le dépositaire communique copie certifiée conforme à toutes les parties signataires.

PROTOCOLLO DI ATTUAZIONE DELLA CONVENZIONE DELLE ALPI DEL 1991 NELL'AMBITO DEI TRASPORTI

PROTOCOLLO «TRASPORTI»

Preambolo

La Repubblica d'Austria,
la Repubblica Francese,
la Repubblica Federale di Germania,
la Repubblica Italiana,
il Principato del Liechtenstein,
il Principato di Monaco,
la Repubblica di Slovenia,
la Confederazione Svizzera,
nonché
la Comunità Europea,

– in conformità con il loro mandato derivante dalla Convenzione per la Protezione delle Alpi (Convenzione delle Alpi) del 7 novembre 1991, di assicurare una politica globale di protezione e di sviluppo sostenibile del territorio alpino;

– in attuazione dei loro impegni di cui all'articolo 2, commi 2 e 3 della Convenzione delle Alpi;

– consapevoli che il territorio alpino comprende un'area caratterizzata da ecosistemi e paesaggi particolarmente sensibili o da condizioni geografiche e topografiche tali da accentuare l'inquinamento e l'impatto acustico oppure un'area caratterizzata dalla presenza di risorse naturali o culturali uniche;

– consapevoli che in assenza di adeguati provvedimenti, a causa della progressiva integrazione dei mercati, dello sviluppo sociale ed economico e delle esigenze legate alle attività del tempo libero, il traffico e l'impatto ambientale che ne consegue sono destinati ad aumentare;

- convinti che la popolazione locale debba essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente;
 - consapevoli che i trasporti non sono privi di ripercussioni sull'ambiente e che l'impatto ambientale dovuto ai trasporti provoca un crescente carico e rischi ecologici, per la salute e per la sicurezza, i quali richiedono un'azione congiunta;
 - consapevoli che il trasporto di merci pericolose richiede interventi più incisivi al fine di garantire la sicurezza;
 - consapevoli che sia l'esigenza di rendere trasparenti le connessioni tra trasporti, ambiente, salute e sviluppo economico, sia quella di rendere palese la necessità di ridurre l'impatto ambientale richiedono attività organiche di monitoraggio, ricerca, informazione ed orientamento;
 - consapevoli che nel territorio alpino una politica dei trasporti orientata ai principi di sostenibilità non è di interesse per la sola popolazione alpina ma anche per quella extraalpina e che è inoltre indispensabile per la conservazione delle Alpi come spazio vitale, naturale ed economico;
 - consapevoli che da un lato le infrastrutture di trasporto non sono in parte sufficientemente sfruttate e che dall'altro non vengono adeguatamente promossi i sistemi di trasporto più ecologici, quali rotaia, navigazione e sistemi combinati, e neppure la compatibilità e l'operatività transnazionali dei vari mezzi di trasporto, e che è pertanto necessario ottimizzarli, rafforzando le reti di trasporto all'interno e all'esterno delle Alpi;
 - consapevoli che le scelte pianificatorie e di politica economica operate all'interno ed all'esterno delle Alpi sono della massima importanza per lo sviluppo dei trasporti nel territorio alpino;
 - adoperandosi per dare un contributo decisivo allo sviluppo sostenibile e al miglioramento della qualità della vita attraverso un contenimento del volume di traffico, attraverso una gestione ecocompatibile dei trasporti e attraverso l'incremento dell'efficacia e dell'efficienza dei sistemi di trasporto esistenti;
 - convinti della necessità di conciliare gli interessi economici, le esigenze sociali e quelle ecologiche;
 - nel rispetto degli accordi bilaterali e multilaterali stipulati tra le Parti contraenti e la Comunità europea, in particolare nel settore dei trasporti;
 - convinti che determinati problemi possono essere risolti soltanto sul piano transfrontaliero e richiedono misure comuni degli Stati alpini;
- hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I

Disposizioni generali

Articolo 1

Finalità

1. Le Parti contraenti si impegnano ad attuare una politica sostenibile dei trasporti tesa a:
 - a) ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intraalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato;
 - b) contribuire allo sviluppo sostenibile dello spazio vitale e delle attività economiche, come premesse fondamentali per l'esistenza stessa delle popolazioni residenti nel territorio alpino per mezzo di una politica dei trasporti organica e concertata tra le Parti contraenti che coinvolga tutti i vettori;
 - c) contribuire a ridurre o a limitare per quanto possibile l'impatto che possa compromettere il ruolo e le risorse del territorio alpino nonché la conservazione dei suoi paesaggi naturali e culturali – la cui importanza si estende oltre i suoi confini, e che possa mettere a repentaglio la preservazione di questo territorio ancora fundamentalmente intatto;
 - d) garantire il traffico intraalpino e transalpino incrementando l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto e favorendo i vettori meno inquinanti e con minore consumo di risorse ad un costo economicamente sopportabile;
 - e) garantire condizioni di concorrenza equilibrate tra i singoli vettori.

2. Le Parti contraenti si impegnano a sviluppare il settore dei trasporti tenendo conto dei principi di precauzione, prevenzione e causalità.

Articolo 2 **Definizioni**

Ai sensi del presente Protocollo, si intende per:

«*traffico/trasporto transalpino*»: traffico/trasporto con origine e destinazione all'esterno del territorio alpino;

«*traffico/trasporto intraalpino*»: traffico/trasporto con origine e destinazione all'interno del territorio alpino (traffico/trasporto interno) incluso il traffico/trasporto con origine o destinazione nel territorio alpino;

«*impatto e rischi tollerabili*»: impatto e rischi da definirsi nell'ambito di procedimenti di valutazione dell'impatto ambientale e di analisi dei rischi con lo scopo di fermare l'ulteriore aumento dell'impatto e dei rischi e di ridurli, qualora necessario, tramite provvedimenti appropriati sia nel caso di nuove costruzioni sia per le infrastrutture esistenti con notevole impatto sul territorio;

«*costi esterni*»: voci di costo per le quali un utente di un bene o di un servizio (ad es infrastruttura) non sostiene un esborso. Essi comprendono l'uso dell'infrastruttura se esso è gratuito, i danni, l'inquinamento, anche acustico, i costi sanitari occasionati dall'uso dei trasporti e dagli incidenti;

«*grandi costruzioni o trasformazioni sostanziali o potenziamento delle infrastrutture di trasporto esistenti*»: progetti infrastrutturali suscettibili di provocare impatto che in base alla normativa sulla VIA o in base a disposizioni contenute in Accordi internazionali sono soggetti a procedimenti di valutazione dell'impatto ambientale;

«*strade di grande comunicazione*»: tutte le autostrade e le strade a più corsie, prive di intersezioni a raso, che per i loro effetti in termini di traffico sono assimilabili alle autostrade;

«*obiettivi di qualità ambientale*»: obiettivi che descrivono lo stato auspicato dell'ambiente tenendo conto delle interdipendenze ecosistemiche. Essi indicano in termini materiali, spaziali e temporali le qualità, all'occorrenza aggiornabili, dei beni meritevoli di essere protetti;

«*standard di qualità ambientale*»: norme concrete che permettono di raggiungere gli obiettivi di qualità ambientale; esse determinano gli obiettivi applicabili a determinati parametri, i procedimenti di misurazione o le condizioni quadro;

«*indicatori ambientali*»: gli indicatori ambientali misurano o valutano lo stato dell'impatto ambientale e indicano le tendenze di sviluppo;

«*principio di precauzione*»: è il principio secondo il quale gli interventi volti a evitare, gestire o ridurre gli effetti gravi o irreversibili sulla salute e sull'ambiente non possono essere rinviati, con la motivazione che la ricerca scientifica non abbia ancora dimostrato, in modo rigoroso, l'esistenza di un rapporto di causa-effetto fra da un lato le sostanze contemplate e dall'altro la loro potenziale nocività per la salute e l'ambiente;

«*principio di causalità*»: inclusa l'imputazione degli effetti indotti è il principio in virtù del quale i costi relativi alla prevenzione, alla gestione e alla riduzione dell'inquinamento, nonché al ripristino ambientale, sono a carico di chi inquina. Chi inquina è tenuto, per quanto possibile, a sopportare la totalità del costo dell'impatto che i trasporti causano sulla salute e sull'ambiente;

«*verifica di opportunità*»: procedimento di valutazione da realizzare in conformità al diritto nazionale in occasione della progettazione di grandi infrastrutture o della trasformazione sostanziale o del potenziamento di quelle esistenti e teso a verificarne la necessità e gli effetti in termini di politica dei trasporti, nonché di impatto ecologico, economico e socioculturale.

Articolo 3 **Trasporti sostenibili e mobilità**

1. Al fine di sviluppare i trasporti in condizioni di sostenibilità, le Parti contraenti, adottando una politica ambientale e dei trasporti concertata e tesa alla riduzione dell'impatto e dei rischi dovuti ai trasporti, si impegnano a:

- a) tener conto delle esigenze dell'ambiente in modo tale da
 - a) ridurre il consumo delle risorse ad un punto tale da non superare, per quanto possibile, la capacità naturale di rigenerazione;

- b) ridurre l'emissione di sostanze nocive ad un punto tale da non superare la capacità di carico delle risorse ambientali interessate;
- c) limitare le immissioni nell'ambiente ad un punto tale da evitare ripercussioni sulle strutture ecologiche e sui cicli naturali;
- b) tener conto delle esigenze della società in modo tale da
 - a) garantire l'accessibilità alle persone, ai posti di lavoro, ai beni e ai servizi in modo efficiente, rispettoso dell'ambiente, facendo uso parsimonioso di energia e spazio, nonché garantire un sufficiente approvvigionamento di base;
 - b) non compromettere la salute dell'uomo e ridurre il rischio di calamità naturali, nonché il numero e la gravità degli incidenti;
- c) tener conto delle esigenze dell'economia in modo tale da
 - a) incrementare l'autofinanziabilità del settore dei trasporti e internizzare i costi esterni;
 - b) promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità dell'infrastruttura esistente;
 - c) salvaguardare i posti di lavoro nelle aziende e imprese competitive che operano nei vari settori economici;
- d) adottare interventi più incisivi nella lotta all'inquinamento acustico considerando la particolarità della topografia alpina.

2. In conformità con la normativa nazionale ed internazionale vigente nell'ambito dei trasporti, le Parti contraenti si impegnano a sviluppare orientamenti, strategie e misure di carattere nazionale, regionale e locale, finalizzati a

- a) tenere conto delle differenti condizioni ambientali, economiche e socioculturali, nonché della diversità delle esigenze,
- b) limitare l'accentuarsi dell'impatto dovuto ai trasporti, adottando una combinazione di strumenti economici e di interventi di pianificazione territoriale e dei trasporti.

Articolo 4

Considerazione delle finalità nelle altre politiche

1. Le Parti contraenti si impegnano a tener conto delle finalità stabilite dal presente Protocollo anche nell'ambito delle loro altre politiche.

2. Le Parti contraenti si impegnano a verificare preventivamente e a posteriori gli effetti che altre politiche, strategie e programmi producono sul settore dei trasporti.

Articolo 5

Partecipazione degli enti territoriali

1. Le Parti contraenti promuovono la collaborazione internazionale tra le istituzioni competenti, al fine di individuare le migliori soluzioni concertate e coordinate a livello transfrontaliero.

2. Ciascuna Parte contraente determina nel quadro istituzionale vigente il livello più idoneo al coordinamento e alla collaborazione tra le istituzioni e gli enti territoriali direttamente interessati al fine di promuovere una responsabilità solidale e, in particolare, di valorizzare e di sviluppare le sinergie potenziali nell'attuazione della politica dei trasporti, nonché delle misure conseguenti,

3. Nel rispetto delle loro competenze nel quadro istituzionale vigente, gli enti territoriali direttamente interessati partecipano ai diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure.

Articolo 6

Misure rafforzate di protezione a livello nazionale

Fatto salvo quanto disposto negli Accordi internazionali vigenti, le Parti contraenti possono adottare misure rafforzate di protezione che vanno al di là di quelle previste dal presente Protocollo, tese alla tutela dell'ambiente alpino ecologicamente sensibile, quando lo richiedano determinate condizioni dell'ambiente o motivi di salute pubblica e di sicurezza o esigenze di protezione ambientale.

Capitolo II **Misure specifiche**

A) Strategie, programmi, progetti

Articolo 7

Strategia generale della politica dei trasporti

1. Nell'interesse della sostenibilità le Parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a:

- a) coordinare i vettori, i mezzi e i tipi di trasporto e a favorire l'intermodalità;
- b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l'altro con l'impiego della telematica, e ad imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell'impatto causato,
- c) incidere, tramite interventi di assetto del territorio e strutturali, a favore del trasferimento dei servizi di trasporto di persone e merci su quel vettore che di volta in volta risulti il più rispettoso dell'ambiente, nonché sui sistemi intermodali di trasporto,
- d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico.

2. Le Parti contraenti si impegnano a realizzare, nel miglior modo possibile, gli interventi necessari a:

- a) proteggere le vie di trasporto contro i rischi naturali,
- b) proteggere l'uomo e l'ambiente nelle aree soggette a particolare impatto dovuto ai trasporti,
- c) raggiungere una graduale riduzione delle emissioni di sostanze nocive e delle emissioni sonore per tutti i vettori anche sulla base delle migliori tecnologie disponibili,
- d) incrementare la sicurezza dei trasporti.

Articolo 8

Valutazione di progetti e procedura di consultazione interstatale

1. Nel caso di grandi costruzioni, trasformazioni sostanziali o potenziamento delle infrastrutture di trasporto esistenti, le Parti contraenti si impegnano a realizzare verifiche di opportunità, valutazioni dell'impatto ambientale e analisi dei rischi e a tener conto dei relativi risultati ai fini degli obiettivi del presente Protocollo.

2. I progetti di realizzazione di infrastrutture di trasporto nel territorio alpino vanno coordinati e concertati. Nel caso di progetti aventi un significativo impatto transfrontaliero, ogni Parte contraente si impegna a realizzare consultazioni preventive con le Parti contraenti interessate, al più tardi nel momento in cui siano disponibili i risultati delle verifiche. Queste disposizioni non pregiudicano il diritto di ogni Parte contraente di procedere alla costruzione di quelle infrastrutture dei trasporti la cui realizzazione è decisa nell'ambito del proprio ordinamento giuridico o la cui necessità è accertata per legge al momento dell'approvazione del presente Protocollo.

3. Le Parti contraenti sostengono una maggiore presa in considerazione della componente trasporti nella gestione ambientale delle imprese site nei loro Paesi.

B) Misure tecniche

Articolo 9

Trasporti pubblici

Per preservare e migliorare in modo sostenibile la struttura insediativa ed economica, nonché la vocazione ricreativa e turistica del territorio alpino, le Parti contraenti si impegnano a promuovere l'istituzione e il potenziamento di sistemi di trasporto pubblico ecocompatibili e orientati agli utenti.

Articolo 10

Trasporto su rotaia e navigazione

1. Al fine di sfruttare la particolare idoneità della ferrovia per soddisfare la domanda di trasporto a lunga distanza e al fine di un migliore sfruttamento della rete ferroviaria per la valorizzazione economica e turistica del territorio alpino, le Parti contraenti, nell'ambito delle loro competenze, sostengono:

- a) il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria tramite la costruzione e lo sviluppo di grandi assi transalpini, inclusi i relativi raccordi e adeguati terminali;
- b) l'ulteriore ottimizzazione gestionale e l'ammodernamento della ferrovia, in particolare per i trasporti transfrontalieri;
- c) i provvedimenti tesi a trasferire sulla rotaia in particolare il trasporto merci a lunga distanza, nonché ad armonizzare maggiormente la tariffazione per l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto;
- d) i sistemi di trasporto intermodali, nonché l'ulteriore sviluppo della ferrovia;
- e) il maggiore utilizzo della ferrovia e la creazione di sinergie orientate all'utenza nel trasporto passeggeri a lunga distanza, regionale e locale.

2. Le Parti contraenti sostengono gli sforzi tesi al maggiore utilizzo delle potenzialità della navigazione al fine di ridurre la quota di transito terrestre del trasporto merci.

Articolo 11

Trasporto su strada

1. Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino.

2. Dei progetti stradali di grande comunicazione per il trasporto intraalpino possono essere realizzati solo a condizione che:

- a) gli obiettivi stabiliti all'articolo 2, comma 2, lettera j della Convenzione delle Alpi possano essere raggiunti tramite appropriati interventi di precauzione o di compensazione realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale, e
- b) le esigenze di capacità di trasporto non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti, né potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e di navigazione, né migliorando il trasporto combinato o adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti, e
- c) dalla verifica di opportunità risulti che il progetto è economico, che i rischi sono controllabili e che l'esito della valutazione dell'impatto ambientale è positivo,
- d) si tenga conto dei piani/programmi di assetto territoriale e dello sviluppo sostenibile.

3. Dato che le condizioni geografiche e la struttura insediativa del territorio alpino non permettono dovunque un efficiente servizio da parte dai trasporti pubblici, le Parti contraenti riconoscono tuttavia la necessità di creare e mantenere un livello sufficiente di infrastrutture di trasporto che garantiscano il funzionamento del trasporto individuale nelle aree periferiche.

Articolo 12

Trasporto aereo

1. Senza esigerlo dalle altre regioni, le Parti contraenti si impegnano a ridurre, per quanto possibile, l'impatto ambientale e acustico prodotto dal traffico aereo. Tenuto conto degli obiettivi del presente Protocollo esse si adoperano affinché venga limitato, e all'occorrenza vietato, il lancio da aeromobili all'esterno degli aerodromi. Ai fini della protezione della fauna selvatica, le Parti contraenti adottano misure adeguate per limitare in termini di spazio e tempo il traffico aereo non motorizzato nel tempo libero.

2. Le Parti contraenti si impegnano a migliorare il sistema di trasporti pubblici che collega gli aeroporti siti nelle vicinanze delle Alpi con le diverse regioni alpine per poter far fronte alla domanda di trasporto aereo senza aumentare la pressione sull'ambiente. In tale contesto le Parti contraenti convengono di limitare, nella misura del possibile, la costruzione ed il potenziamento significativo degli aeroporti esistenti nel territorio alpino.

Articolo 13

Impianti turistici

1. Le Parti contraenti si impegnano a valutare gli effetti prodotti sul settore dei trasporti da nuove installazioni turistiche, tenendo conto degli obiettivi del presente Protocollo, e ad adottare, all'occorrenza, provvedimenti di precauzione e di compensazione atti al raggiungimento delle finalità del presente Protocollo o degli altri Protocolli. A tale proposito va data la precedenza ai trasporti pubblici.

2. Le Parti contraenti sostengono la creazione e la conservazione di zone a bassa intensità di traffico o vietate al traffico, nonché l'istituzione di località turistiche vietate al traffico e tutte le misure atte a favorire l'accesso e il soggiorno dei turisti senza automobili.

Articolo 14

Verità dei costi

Al fine di influire sulla ripartizione modale dei trasporti per mezzo di una migliore considerazione dei costi reali dei differenti vettori, le Parti contraenti convengono di applicare il principio di causalità e sostengono l'applicazione di un sistema di calcolo che permetta l'individuazione dei costi d'infrastruttura e di quelli esterni. L'obiettivo è quello di introdurre progressivamente sistemi di tassazione che permettano di coprire in modo equo questi costi reali e che

- a) favoriscano il ricorso ai vettori e ai mezzi di trasporto più rispettosi dell'ambiente;
- b) portino ad un'utilizzazione più equilibrata delle infrastrutture di trasporto;
- c) offrano incentivi che permettano una riduzione dell'impatto ecologico e socioeconomico tramite provvedimenti strutturali e territoriali che incidano sui trasporti.

C) Monitoraggio e controllo

Articolo 15

Offerta e utilizzazione delle infrastrutture di trasporto

1. Le Parti contraenti si impegnano a registrare e aggiornare periodicamente, seguendo uno schema unitario, lo stato attuale, l'evoluzione e lo sfruttamento ovvero il miglioramento dell'infrastruttura e dei sistemi di trasporto ad alta capacità, nonché la riduzione dell'impatto ambientale in un apposito documento di riferimento.

2. Sulla base di tale documento di riferimento le Parti contraenti verificano in quale misura i vari provvedimenti attuativi contribuiscano al raggiungimento e all'ulteriore sviluppo degli obiettivi della Convenzione delle Alpi e in particolare del presente Protocollo.

Articolo 16

Obiettivi di qualità ambientale, standard ed indicatori

1. Le Parti contraenti stabiliscono e adottano obiettivi di qualità ambientale tesi al raggiungimento della sostenibilità dei trasporti.

2. Le Parti contraenti convengono sulla necessità di disporre di standard ed indicatori adeguati alle condizioni specifiche del territorio alpino.

3. L'applicazione di tali standard e di tali indicatori è finalizzata a quantificare l'evoluzione dell'impatto sull'ambiente e sulla salute provocato dai trasporti.

Capitolo III

Coordinamento, ricerca, formazione e informazione

Articolo 17

Coordinamento ed informazione

Le Parti contraenti convengono di realizzare, all'occorrenza, degli incontri allo scopo di:

- a) verificare gli effetti degli interventi realizzati in base al presente Protocollo,
- b) consultarsi prima di prendere decisioni importanti per il settore dei trasporti che abbiano effetti sugli altri Stati contraenti;
- c) promuovere lo scambio di informazioni ai fini dell'attuazione del presente Protocollo ricorrendo in particolare ai sistemi di informazione esistenti,
- d) informarsi prima di prendere importanti decisioni in materia di politica dei trasporti al fine di integrarle in una politica di assetto territoriale transfrontaliera e armonizzata.

Articolo 18

Ricerca e osservazione

1. Le Parti contraenti promuovono ed armonizzano in stretta cooperazione la ricerca e l'osservazione sistematica in merito alle interazioni fra trasporti ed ambiente nel territorio alpino, nonché a specifici sviluppi sul piano tecnologico atti ad incrementare l'economicità dei sistemi di trasporto rispettosi dell'ambiente.

2. Nel corso della verifica dell'attuazione del presente Protocollo va tenuto debitamente conto dei risultati delle attività congiunte di ricerca e osservazione, in particolare in funzione dell'elaborazione di metodi e criteri che permettano di descrivere uno sviluppo sostenibile dei trasporti.

3. Le Parti contraenti provvedono affinché i risultati delle ricerche condotte a livello nazionale e dell'osservazione sistematica siano raccolti in un sistema comune di osservazione e informazione permanenti e resi accessibili al pubblico nel quadro istituzionale vigente.

4. Le Parti contraenti sostengono i progetti pilota operativi tesi all'attuazione di programmi e tecnologie sostenibili per il settore dei trasporti.

5. Le Parti contraenti sostengono le analisi sull'applicabilità dei metodi di valutazione ambientale strategica e intermodale.

Articolo 19

Formazione ed informazione dell'opinione pubblica

Le Parti contraenti promuovono la formazione e l'aggiornamento, nonché l'informazione dell'opinione pubblica in relazione agli obiettivi, alle misure e all'attuazione del presente Protocollo.

Capitolo IV

Controllo e valutazione

Articolo 20

Attuazione

Le Parti contraenti si impegnano a garantire l'attuazione del presente Protocollo mediante misure adeguate nel quadro istituzionale vigente.

Articolo 21

Controllo del rispetto degli obblighi

1. Le Parti contraenti presentano regolarmente al Comitato permanente un resoconto sulle misure adottate in base al presente Protocollo. Nel resoconto è indicata l'efficacia delle misure adottate. La Conferenza delle Alpi stabilisce la periodicità dei resoconti.

2. Il Comitato permanente esamina i resoconti al fine di verificare se le Parti contraenti hanno assolto gli obblighi derivanti dal presente Protocollo. Esso può chiedere anche ulteriori informazioni alle Parti contraenti interessate o assumere informazioni da altre fonti.

3. Il Comitato permanente redige un resoconto per la Conferenza delle Alpi sul rispetto da parte delle Parti contraenti degli obblighi derivanti dal presente Protocollo.

4. La Conferenza delle Alpi prende atto di questo resoconto. Qualora essa constati un mancato adempimento degli obblighi, può adottare raccomandazioni.

Articolo 22

Valutazione dell'efficacia delle disposizioni

1. Le Parti contraenti esaminano e valutano, ad intervalli regolari, l'efficacia delle disposizioni contenute nel presente Protocollo. Per quanto necessario al conseguimento degli obiettivi del presente Protocollo, esse prendono in considerazione la possibilità di adottare modifiche appropriate del Protocollo medesimo.

2. A questa valutazione partecipano gli enti territoriali, nel quadro istituzionale vigente. Possono essere sentite le organizzazioni non governative attive nel campo specifico.

Capitolo V Disposizioni finali

Articolo 23

Corrispondenza tra la Convenzione delle Alpi e il Protocollo

1. Il presente Protocollo costituisce un Protocollo della Convenzione delle Alpi ai sensi dell'articolo 2 e degli altri articoli pertinenti della stessa Convenzione.
2. Possono divenire Parti contraenti del presente Protocollo esclusivamente le Parti contraenti della Convenzione delle Alpi. Ogni denuncia della Convenzione delle Alpi vale anche come denuncia del presente Protocollo.
3. Quando la Conferenza delle Alpi delibera su questioni concernenti il presente Protocollo, solo le Parti contraenti dello stesso Protocollo hanno diritto di voto in merito.

Articolo 24

Firma e ratifica

1. Il presente Protocollo è depositato per la firma da parte degli Stati firmatari della Convenzione delle Alpi e della Comunità europea, il 31 ottobre 2000 nonché a partire dal 6 novembre 2000 presso la Repubblica d'Austria quale depositario.
2. Il presente Protocollo entra in vigore per le Parti contraenti che hanno espresso il proprio consenso ad essere vincolate dallo stesso Protocollo, tre mesi dopo il giorno in cui tre Stati avranno depositato il loro strumento di ratifica, accettazione o approvazione.
3. Per le Parti contraenti che esprimeranno successivamente il proprio consenso ad essere vincolate dal presente Protocollo, esso entrerà in vigore tre mesi dopo il giorno del deposito dello strumento di ratifica, accettazione o approvazione. In seguito all'entrata in vigore di un emendamento del presente Protocollo, ogni nuova Parte contraente del Protocollo medesimo diventa Parte contraente del Protocollo così emendato.

Articolo 25

Notifiche

In merito al presente Protocollo il Depositario notifica a ciascuno Stato nominato nel preambolo e alla Comunità europea:

- a) ciascun atto di firma;
- b) ciascun deposito di uno strumento di ratifica, accettazione o approvazione;
- c) ciascuna data di entrata in vigore del presente Protocollo;
- d) ciascuna dichiarazione rilasciata da una Parte contraente o firmataria;
- e) ciascuna denuncia notificata da una Parte contraente, con la data della sua efficacia.

In fede di ciò, il presente Protocollo è stato sottoscritto dai firmatari debitamente autorizzati.

Fatto a Lucerna, il 31 ottobre 2000, in lingua francese, italiana, slovena e tedesca, laddove ciascuno dei quattro testi fa egualmente fede, in un originale depositato presso l'Archivio di Stato della Repubblica d'Austria. Il Depositario trasmette copie certificate alle Parti firmatarie.

PROTOKOLO IZVAJANJU ALPSKE KONVENCIJENA PODROČJU PROMETA

PROTOKOL »PROMET«

Preambula

Republika Avstrija,
Republika Francija,
Republika Italija,

Kneževina Lihtenštajn,
Kneževina Monako,
Zvezna republika Nemčija,
Republika Slovenija,
Švicarska konfederacija,
kot tudi
Evropska skupnost,
so se

v skladu s svojimi nalogami na osnovi Konvencije o varstvu Alp (Alpska konvencija) z dne 7. novembra 1991 in da bi zagotovile celovito politiko varstva in trajnostnega razvoja alpskega prostora,

zaradi izpolnjevanja svojih obveznosti iz drugega in tretjega odstavka 2. člena Alpske konvencije,

zavedajoč se, da zaobsega alpski prostor območje, ki ga označujejo posebno občutljivi ekosistemi in krajine ali geografske in topografske razmere, ki povečujejo obremenitev s škodljivimi snovmi in hrupom, ali edinstveni naravni viri ali edinstvena kulturna dediščina,

zavedajoč se, da se bodo zaradi povečane integracije trgov, družbenega in gospodarskega razvoja ter preživljanja prostega časa brez ustreznih ukrepov nadalje povečevali promet in obremenitve okolja zaradi prometa,

prepričane, da mora imeti tamkajšnje prebivalstvo možnost opredeliti svoje lastne zamisli o družbenem, kulturnem in gospodarskem razvoju ter sodelovati pri njihovem uresničevanju v okviru veljavne ureditve,

zavedajoč se, da vplivi prometa niso okoljsko nevtralni in da povzročajo obremenitve okolja zaradi prometa vedno večje ekološke, zdravstvene in varnostnotehnične obremenitve in tveganja, ki zahtevajo skupno ukrepanje,

zavedajoč se, da so potrebni pri prevozu nevarnega blaga okrepljeni ukrepi za zagotovitev varnosti,

zavedajoč se, da je potrebno obsežno opazovanje, raziskovanje, informiranje in svetovanje, da bi se ponazorile povezave med prometom, zdravjem, okoljem in gospodarskim razvojem ter povečalo razumevanje za potrebo po zmanjšanju obremenitev okolja,

zavedajoč se, da prometna politika v alpskem prostoru, usmerjena v načela trajnosti, ni samo v interesu alpskega, temveč tudi zunajalpskega prebivalstva in je nujno potrebna tudi za zavarovanje Alp kot življenjskega, naravnega in gospodarskega prostora,

zavedajoč se, da je na eni strani današnji potencial nosilcev prometa delno le nezadostno izkoriščen in da se na drugi strani le nezadostno upošteva pomen infrastruktur za okolju prijazne prevozne sisteme, kot so železnica, plovba in kombinirani sistemi kot tudi transnacionalna kompatibilnost in operabilnost različnih prometnih sredstev in da je zato potrebno optimirati te prevozne sisteme z bistveno krepitvijo omrežij znotraj in zunaj Alp,

zavedajoč se, da so prostorskoplanske in gospodarskopolitične odločitve znotraj kot tudi zunaj Alp izrednega pomena za razvoj prometa v alpskem prostoru,

v prizadevanju, da bi odločilno prispevale k trajnostnemu razvoju kot tudi k izboljšanju kakovosti življenja in zaradi tega zmanjšale promet, bodo urejale potek prometa na okolju prijazen način in povečevale uspešnost in učinkovitost obstoječih prometnih sistemov,

prepričane, da je potrebno med seboj uskladiti gospodarske interese, družbene zahteve in okoljske potrebe,

ob upoštevanju bilateralnih in multilateralnih sporazumov pogodbenic z Evropsko skupnostjo, predvsem na področju prometa,

prepričane, da se določeni problemi lahko razrešijo le čezmejno in s skupnim ukrepanjem alpskih držav,

sporazumele kot sledi:

I. POGLAVJE

Splošne določbe

1. člen

Cilji

1. Pogodbenice se zavezujejo k trajnostni prometni politiki, ki
- a) zmanjšuje obremenitve in tveganja na področju znotrajalpskega in čezalpskega prometa na mero, ki je sprejemljiva za ljudi, živali in rastline kot tudi za njihove življenjske prostore, med drugim z večjo preusmeritvijo prometa, zlasti tovornega prometa, na železnico predvsem z vzpostavitvijo primernih infrastruktur in trgu prilagojenih stimulacij;
 - b) prispeva z med seboj usklajeno prometno politiko pogodbenic, ki zaobsega vse nosilce prometa, k trajnostnemu razvoju življenjskega in gospodarskega prostora kot osnove za življenje v alpskem prostoru živečega prebivalstva;
 - c) prispeva k temu, da se zmanjšajo in kolikor mogoče preprečijo vplivi, ki ogrožajo vlogo in vire alpskega prostora, katerega pomen seže prek njegovih meja, kot tudi varstvo njegovih kulturnih dobrin in sonaravnih krajin;
 - d) zagotavlja znotrajalpski in čezalpski promet s povečanjem uspešnosti in učinkovitosti prometnih sistemov in s spodbujanjem okolju in virom prijaznih nosilcev prometa ob ekonomsko sprejemljivih stroških;
 - e) zagotavlja fair konkurenčne pogoje med posameznimi nosilci prometa.
2. Pogodbenice se zavezujejo, da bodo razvijale področje prometa z upoštevanjem načela preventive, preprečevanja in povzročitelja.

2. člen

Določitve pojmov

V smislu tega Protokola pomenijo:

»*čezalpski promet*«: promet s ciljem in izvorom zunaj alpskega prostora;

»*znotrajalpski promet*«: promet s ciljem in izvorom v alpskem prostoru (notranji promet), vključno s prometom s ciljem ali izvorom v alpskem prostoru;

»*sprejemljive obremenitve in tveganja*«: obremenitve in tveganja, ki jih je potrebno v postopkih presoje vplivov na okolje in analizah tveganj opredeliti s ciljem, da se zaustavi nadaljnja porast obremenitev in tveganj in da se le-te po potrebi zmanjšajo z ustreznimi ukrepi tako pri novogradnjah kot tudi pri obstoječih infrastrukturah, ki pomembno vplivajo na prostor;

»*eksterni stroški*«: stroški, ki jih ne krijejo uporabniki dobrin ali storitev. Zaobsegajo stroške za infrastrukturo, ki se ne zaračunavajo uporabnikom, stroške za onesnaževanje okolja, hrup ter osebno in gmotno škodo, ki jo povzroča promet;

»*velike novogradnje ali bistvene spremembe ali rekonstrukcije obstoječih prometnih infrastruktur*«: infrastrukturni projekti, ki imajo takšen vpliv, da je zanje potrebno v skladu s pravnimi predpisi o PVO-ju ali v skladu z določbami mednarodnih sporazumov opraviti presoje vplivov na okolje;

»*ceste višjega reda*«: vse avtoceste in večpasovne, izvennivojske ali po učinkovitosti prometa podobne ceste;

»*cilji kakovosti okolja*«: cilji, ki opisujejo zeleno stanje okolja z upoštevanjem ekosistemskih povezanosti. Navajajo materialno, prostorsko in časovno opredeljene kakovosti varovanih naravnih in kulturnih prvin, ki jih je moč po potrebi ažurirati;

»*standardi kakovosti okolja*«: konkretna ocenjevalna merila za dosego ciljev kakovosti okolja; za določene parametre opredeljujejo zelene rezultate, postopek merjenja ali okvirne pogoje;

»*okoljski kazalci*«: okoljski kazalci merijo ali ocenjujejo stanje obremenitve okolja in utemeljujejo prognoze o njihovem razvoju;

»*načelo preventive*«: tisto načelo, po katerem se ukrepi za preprečevanje, obvladovanje ali zmanjševanje hudih ali nepopravljivih vplivov na zdravje in okolje ne smejo odložiti z utemeljitvijo, da znanstvene raziskave še niso dokazale jasne vzročne povezave med zadevnimi vplivi na eni strani in njihovo potencialno škodljivostjo za zdravje in okolje na drugi strani;

»načelo povzročitelja«: vključno z zaračunavanjem posledic je tisto načelo, po katerem bremenijo stroški za preprečevanje, obvladovanje in zmanjševanje obremenitve okolja ter za saniranje okolja povzročitelja. Povzročitelji morajo, kolikor je to mogoče, kriti celotne stroške vplivov prometa na zdravje in okolje;

»presoja smotrnosti«: postopek presoje v skladu z nacionalno zakonodajo pri planiranju velikih novogradenj ali pomembnejših sprememb ali rekonstrukcij obstoječih prometnih infrastruktur, ki zaobsega presojo v zvezi s prometnopolitično nujnostjo kot tudi prometne, ekološke, ekonomske in socialnokulturne vplive.

3. člen

Trajnostni promet in mobilnost

1. Da bi razvijale promet v okvirnih pogojih trajnosti, se pogodbenice zavezujejo, da bodo z med seboj usklajeno okoljsko in prometno politiko za omejitev obremenitev in tveganj, ki jih povzroča promet,

- a) tako upoštevale okoljske zadeve, da
 - b) se bo poraba virov zmanjšala na mero, ki se bo gibala kolikor mogoče znotraj sposobnosti naravne reprodukcije;
 - c) se bo sproščanje škodljivih snovi zmanjšalo na mero, ki ne bo presegala obremenljivosti prizadetih okoljskih medijev;
 - d) se bo vnos škodljivih snovi v okolje omejil na mero, ki bo preprečila negativne vplive na ekološke strukture in naravne cikle;
- b) tako upoštevale socialne zadeve, da
 - a) bo omogočena dostopnost do ljudi, delovnih mest, dobrin in storitev na okolju prijazen kot tudi učinkovit način, ki bo varčeval z energijo in prostorom, ter zagotovljena zadostna osnovna oskrba;
 - b) ne bo ogroženo zdravje ljudi in da se bo zmanjšala možnost okoljskih nesreč, kot tudi število in težavnost nesreč;
- c) tako upoštevale gospodarske zadeve, da
 - a) se bo povečala rentabilnost prometa in internalizirali eksterni stroški;
 - b) se bo spodbujala optimalna izkoriščenost obstoječe infrastrukture;
 - c) bodo zagotovljena delovna mesta konkurenčno sposobnih obratov in podjetij v posameznih gospodarskih sektorjih;
- d) bo zaradi posebne topografije Alp sprejela okrepljene ukrepe za varstvo pred hrupom.

2. V skladu z veljavnimi nacionalnimi in mednarodnimi pravnimi predpisi na področju prometa se pogodbenice zavezujejo, da bodo razvijale nacionalne, regionalne in lokalne cilje, strategije in ukrepe, ki

- a) upoštevajo različne naravnoprostorske, gospodarske in socialnokulturne danosti kot tudi različne potrebe;
- b) s kombinacijo ekonomskih inštrumentov, ukrepov urejanja prostora in planiranja prometa omejujejo razširjanje obremenitev okolja zaradi prometa.

4. člen

Upoštevanje ciljev v politiki na drugih področjih

1. Pogodbenice se zavezujejo, da bodo upoštevale cilje tega Protokola tudi v svoji politiki na drugih področjih.

2. Pogodbenice se zavezujejo, da bodo perspektivno in retrospektivno preverjale vplive politik, strategij in zasnov na drugih področjih na področje prometa.

5. člen

Sodelovanje teritorialnih skupnosti

1. Pogodbenice spodbujajo mednarodno sodelovanje med pristojnimi inštitucijami, da bi čezmejno dosegle čim boljše in med seboj usklajene rešitve.

2. Vsaka pogodbenica določi v okviru svoje veljavne ureditve najprimernejšo raven usklajevanja in sodelovanja med inštitucijami in teritorialnimi skupnostmi, ki jih to neposredno zadeva, z namenom, da

spodbudi skupno odgovornost, zlasti da izkoristi in razvija sinergijo pri izvajanju prometne politike ter iz tega izhajajočih ukrepov.

3. Teritorialne skupnosti, ki jih to neposredno zadeva, sodelujejo v različnih fazah priprave in uresničevanja te politike in ukrepov ob upoštevanju svojih pristojnosti v okviru veljavne ureditve.

6. člen

Strožji nacionalni pred Zpisi

Pogodbenice lahko s pridržkom določb veljavnih mednarodnih dogovorov sprejmejo zaradi določenih, predvsem naravnoprostorskih danosti, ali iz razlogov zdravja, varnosti in varstva okolja za zaščito okoljsko senzibilnega alpskega prostora ukrepe, ki so strožji od ukrepov, predvidenih v tem Protokolu.

II. POGLAVJE

Posebni ukrepi

A) Strategije, zasnove, planiranje

7. člen

Splošna prometnopolitična strategija

1. V interesu trajnosti se pogodbenice zavezujejo, da bodo udeležene racionalno in varno odvijanje prometa v prometnem omrežju, ki bo čezmejno med seboj usklajeno, in ki bo

- a) med seboj usklajevalo nosilce prometa, prometna sredstva in zvrsti prometa, kot tudi dajalo prednost intermodalnosti;
- b) čim bolj izkoriščalo obstoječe prometne sisteme in infrastrukture v alpskem prostoru, med drugim z uporabo telematike, ter zaračunavalo povzročitelju eksterne stroške in stroške infrastrukture, diferencirane po obremenitvah;
- c) z ukrepi urejanja prostora in s strukturnimi ukrepi vplivalo na promet v korist preusmeritve prevoznih storitev v potniškem in tovornem prometu na okolju prijaznejša prometna sredstva in dajalo prednost intermodalnim prevoznim sistemom;
- d) zajelo in izkoristilo potencialne za zmanjšanja prometa.

2. Pogodbenice se zavezujejo, da bodo po najboljših močeh sprejele potrebne ukrepe

- a) za zavarovanje prometnih poti pred naravnimi nevarnostmi kot tudi;
- b) v območjih s posebnimi obremenitvami iz prometa za zaščito ljudi in okolja;
- c) za postopno zmanjševanje emisije škodljivih snovi in hrupa vseh nosilcev prometa tudi na osnovi najboljše razpoložljive tehnologije;
- d) za povečanje prometne varnosti.

8. člen

Postopek za evalvacijo projektov in za meddržavno konzultacijo

1. Pogodbenice se zavezujejo, da bodo pri velikih novogradnjah in pomembnih spremembah ali rekonstrukcijah obstoječih prometnih infrastruktur opravile presoje smotnosti, presoje vplivov na okolje in analize tveganj ter upoštevale njihove rezultate glede na cilje tega Protokola.

2. Projekte za prometne infrastrukture v alpskem prostoru je potrebno usklajevati in koncentrirati. Vsaka pogodbenica se zavezuje, da bo pri projektih, ki imajo pomemben čezmejni vpliv, najpozneje po predložitvi presoj opravila predhodne konzultacije s pogodbenicami, ki jih to zadeva. Te določbe ne prejudicirajo pravice vsake pogodbenice, da gradi prometne infrastrukture, za katere je bil v okviru njihove pravne ureditve v trenutku sprejetja tega Protokola že sprejet sklep o gradnji ali je bila potreba njihove izgradnje opredeljena z zakonom.

3. Pogodbenice podpirajo močnejše vključevanje prevozne komponente v okoljski menedžment podjetij v svojih deželah.

B) Tehnični ukrepi

9. člen

Javni promet

Za trajnostno ohranitev in izboljšanje poselitvene in gospodarske strukture kot tudi rekreacijskih in prostočasnih aktivnosti v alpskem prostoru se pogodbenice zavezujejo, da bodo spodbujale vzpostavitev in razširitev uporabnikom prijaznih in okolju primernih sistemov javnega prometa.

10. člen

Železniški in ladijski promet

1. Da bi se bolje izkoristila posebna primernost železnice za obvladovanje prometa na velike razdalje kot tudi njeno omrežje za prometno povezanost gospodarstva in turizma alpskih regij, bodo pogodbenice podpirale v okviru svojih pristojnosti

- a) izboljševanje železniških infrastruktur z gradnjo in razvojem velikih čezalpskih osi, vključno z dovoznimi odseki in prilagojenimi terminali;
- b) nadaljnjo optimizacijo obratovanja, kot tudi posodobitve železnice, predvsem v čezmejnem prometu;
- c) ukrepe s ciljem, da se preusmeri predvsem tovorni promet na večje razdalje na železnico in močneje harmonizira določanje tarif za prometne infrastrukture;
- d) intermodalne prevozne sisteme, kot tudi nadaljnji razvoj železnice;
- e) povečano uporabo železnice in vzpostavitev uporabnikom prijaznih sinergij med potniškim daljinskim in regionalnim kot tudi lokalnim prometom.

2. Pogodbenice podpirajo okrepljena prizadevanja, da bi se za zmanjšanje deleža tranzitnega tovornega prometa po kopnem bolj uporabljalo zmogljivosti plovbe.

11. člen

Cestni promet

1. Pogodbenice se odpovedujejo gradnji novih cest višjega reda za čezalpski promet.

2. Cestni projekt višjega reda za znotrajalpski promet se lahko udejanji le takrat, če:

- a. je moč z ustreznimi preventivnimi in kompenzacijskimi ukrepi na osnovi rezultata presoje vplivov na okolje doseči cilje, določene v črki j 2. odstavka 2. člena Alpske konvencije in
- b. potreb po prevoznih zmogljivostih ni moč zadovoljiti z boljšo izkoriščenostjo obstoječih cestnih in železniških zmogljivosti, z rekonstrukcijo ali novogradnjo železniških in plovnih infrastruktur ter z izboljšanjem kombiniranega prometa kot tudi z nadaljnjimi prometno-organizacijskimi ukrepi in
- c. je presoja smotrnosti pokazala, da je projekt ekonomičen, da obvlada tveganja in da je rezultat presoje vplivov na okolje pozitiven in
- d. se upoštevajo plani/programi urejanja prostora in trajnostni razvoj.

3. Zaradi geografskih razmer in poselitvene strukture alpskega prostora, ki vedno ne dovoljuje učinkovitih prometnih povezav s sredstvi javnega prometa, priznavajo pogodbenice v teh odročnih območjih vendarle potrebo po vzpostavitvi in vzdrževanju zadostnih prometnih infrastruktur za funkcionirajoč individualen promet.

12. člen

Zračni promet

1. Ne da bi to zahtevale od drugih regij, se pogodbenice zavezujejo, da bodo kolikor mogoče zmanjševale obremenitve okolja zaradi letalskega prometa, vključno z letalskim hrupom. Ob upoštevanju ciljev tega Protokola si bodo prizadevale omejiti ali po potrebi prepovedati izkrcanje iz zrakoplovov zunaj letališč. Za varovanje divjadi sprejmejo pogodbenice ustrezne ukrepe za časovno in lokalno omejitev nemotoriziranega prostočasnega letalskega prometa.

2. Pogodbenice se zavezujejo, da bodo izboljšale sistem javnega prometa od letališč v bližini Alp v različne alpske regije, da bi bile v stanju zadovoljiti povpraševanje po prometu, ne da bi s tem povečevale

obremenitev okolja. V tej zvezi bodo pogodbenice kolikor mogoče omejile novogradnje letališč in večje rekonstrukcije obstoječih letališč v alpskem prostoru.

13. člen

Turistični objekti

1. Pogodbenice se zavezujejo, da bodo ob upoštevanju ciljev tega Protokola preverile vpliv nadaljnje gradnje turističnih objektov na promet in po potrebi sprejele preventivne in kompenzacijske ukrepe za doseganje ciljev tega ali drugih protokolov. Pri tem je potrebno dajati prednost javnemu prometu.

2. Pogodbenice bodo podpirale ureditev in ohranitev območij z omejenim prometom in brez prometa, ureditev turističnih krajev, kjer je prepovedana vožnja z avtomobilom, kot tudi ukrepe za spodbujanje prihoda in bivanja počitniških gostov brez avtomobilov.

14. člen

Realni stroški

Da bi z boljšim zaračunavanjem realnih stroškov različnih nosilcev prometa vplivali na učinke usmerjanja prometa, se pogodbenice dogovorijo za udejanjenje načela povzročitelja ter podpirajo razvoj in uporabo obračunskega sistema za ugotavljanje stroškov poti in eksternih stroškov. Cilj je postopna uvedba sistemov pristojbin, specifičnih za posamezne zvrsti prometa, ki bi dovoljevali, da se pravično krijejo realni stroški. Pri tem bi bilo potrebno uvesti sisteme, ki

- a) dajejo prednost uporabi okolju prijaznih nosilcev prometa in prometnih sredstev;
- b) vodijo k uravnovešenejši uporabi prometnih infrastruktur;
- c) stimulirajo k večji izrabi potencialov zmanjševanja okoljskih in socialno-gospodarskih obremenitev s strukturnimi ukrepi in ukrepi urejanja prostora, ki vplivajo na promet.

C) Opazovanje in nadzor

15. člen

Ponudba in uporaba prometnih infrastruktur

1. Pogodbenice se zavezujejo, da bodo v referenčnem dokumentu po enotnem vzorcu evidentirale in periodično ažurirale stanje in razvoj kot tudi uporabo oziroma izboljšanje prometnih infrastruktur in prometnih sistemov višjega reda ter zmanjšanje obremenitev okolja.

2. Na osnovi tega referenčnega dokumenta preverijo pogodbenice, koliko prispevajo izvedbeni ukrepi k doseganju in nadaljnjemu razvoju ciljev Alpske konvencije in še posebej tega Protokola.

16. člen

Cilji kakovosti okolja, standardi in kazalci

1. Pogodbenice določijo cilje kakovosti okolja za doseganje trajnostnega prometa in jih udejanjijo.
2. Strinjajo se, da je potrebno imeti na voljo standarde in kazalce, ki so prilagojeni specifičnim razmeram alpskega prostora.
3. Cilj uporabe teh standardov in teh kazalcev je, da se oceni razvoj obremenitev okolja in zdravja zaradi prometa.

III. POGLAVJE

Usklajevanje, raziskovanje, izobraževanje in obveščanje

17. člen

Usklajevanje in obveščanje

Pogodbenice se sporazumejo, da bodo po potrebi organizirale skupna srečanja, da bi

- a. preverile vplive ukrepov, sprejetih v skladu s tem Protokolom;
- b. se med seboj posvetovala pred pomembnimi prometnopolitičnimi odločitvami, ki vplivajo na druge pogodbenice;

- c. spodbujale izmenjavo informacij za izvajanje tega Protokola in pri tem prednostno uporabljale obstoječe informacijske sisteme;
- d. se pred pomembnimi prometnopolitičnimi odločitvami o njih medsebojno obveščale, da bi lete vključile predvsem v med seboj usklajeno čezmejno politiko urejanja prostora.

18. člen

Raziskovanje in opazovanje

1. Pogodbenice spodbujajo in v tesnem sodelovanju usklajujejo raziskovanja in sistematično opazovanje o soodvisnosti med prometom in okoljem v alpskem prostoru kot tudi o specifičnih tehnoloških razvojih, ki povečujejo ekonomičnost okolju prijaznih prometnih sistemov.
2. Pri preverbi izvajanja tega Protokola pogodbenice ustrezno upoštevajo rezultate skupnega raziskovanja in opazovanja, predvsem pri pripravi metodologije in kriterijev, ki dovoljujejo opisovanje trajnostnega razvoja prometa.
3. Pogodbenice poskrbijo, da se rezultati ustreznih nacionalnih raziskav in sistematičnega opazovanja zbirajo v skupen sistem za stalno opazovanje in informiranje ter da bodo na voljo javnosti v okviru veljavne ureditve.
4. Pogodbenice podpirajo pilotne projekte za udejanjanje trajnostnih prometnih zasnov in tehnologij, usmerjene v praktično uporabo.
5. Pogodbenice podpirajo raziskave o uporabnosti metod intermodalne strateške presoje okolja.

19. člen

Izobraževanje in obveščanje javnosti

Pogodbenice spodbujajo izobraževanje in dodatno usposabljanje kot tudi obveščanje javnosti o ciljnih, ukrepih in izvajanju tega Protokola.

IV. POGLAVJE

Nadzor in ocena

20. člen

Izvajanje

Pogodbenice se zavezujejo, da bodo zagotovile izvajanje tega Protokola s primernimi ukrepi v okviru veljavne ureditve.

21. člen

Nadzor spoštovanja obveznosti iz Protokola

1. Pogodbenice redno poročajo Stalnemu odboru o ukrepih, sprejetih na osnovi tega Protokola. V poročilih je potrebno prikazati tudi učinkovitost sprejetih ukrepov. Alpska konferenca določi časovno zaporedje poročanja.
2. Stalni odbor pregleda poročila zaradi preverjanja, ali so pogodbenice izpolnile svoje obveznosti iz tega Protokola. Od pogodbenic lahko zahteva tudi dodatne informacije ali pa si pridobi informacije iz drugih virov.
3. Stalni odbor sestavi za Alpsko konferenco poročilo o spoštovanju obveznosti pogodbenic iz tega Protokola.
4. Alpska konferenca se seznani s tem poročilom. Če ugotovi, da se obveznosti ne spoštujejo, lahko sprejme priporočila.

22. člen

Presoja učinkovitosti določb

1. Pogodbenice redno preverjajo in presojujejo učinkovitost določb tega Protokola. Če je za uresničevanje njegovih ciljev potrebno, predvidijo sprejetje ustreznih sprememb tega Protokola.
2. V okviru veljavne ureditve sodelujejo pri tem presojanju tudi teritorialne skupnosti. Posvetujejo se lahko tudi z nevladnimi organizacijami, ki so dejavne na tem področju.

V. POGLAVJE

Sklepne določbe

23. člen

Odnos med Alpsko konvencijo in Protokolom

1. Ta Protokol je protokol Alpske konvencije v smislu 2. člena in drugih členov Alpske konvencije, na katere se nanaša.

2. Pogodbenice tega Protokola so lahko samo pogodbenice Alpske konvencije. Vsaka odpoved Alpske konvencije velja tudi kot odpoved tega Protokola.

3. Kadar Alpska konferenca odloča o vprašanih, ki se nanašajo na ta Protokol, lahko o njih glasujejo samo pogodbenice tega Protokola.

24. člen

Podpis in ratifikacija

1. Ta Protokol je na voljo v podpis vsem podpisnicam Alpske konvencije in Evropski skupnosti, dne 31. oktobra 2000 in pri Republiki Avstriji kot depozitarju od 6. novembra 2000.

2. Ta Protokol prične veljati za pogodbenice, ki so izrazile soglasje, da jih ta Protokol zavezuje, tri mesece po datumu, ko bodo tri države deponirale svoje listine o ratifikaciji, sprejetju ali odobritvi.

3. Za pogodbenice, ki kasneje izrazijo soglasje, da jih ta Protokol zavezuje, prične Protokol veljati tri mesece po deponiranju listin o ratifikaciji, sprejetju ali odobritvi. Po pričetku veljavnosti spremembe Protokola postane vsaka nova pogodbenica tega Protokola pogodbenica Protokola v spremenjenem besedilu.

25. člen

Notifikacije

Depozitar obvesti v zvezi s tem Protokolom vsako državo, navedeno v preambuli, in Evropsko skupnost o

- a) vsakem podpisu,
- b) deponiranju vsake listine o ratifikaciji, sprejetju ali odobritvi,
- c) vsakem datumu pričetka veljavnosti,
- d) vsaki izjavi katere od pogodbenic ali podpisnic,
- e) vsakem obvestilu pogodbenice o odpovedi, vključno z datumom, ko prične veljati.

Da bi to potrdili, so podpisniki, pravilno pooblaščen v ta namen, podpisali ta Protokol.

Sestavljeno v Luzernu, dne 31. oktobra 2000, v slovenskem, francoskem, italijanskem in nemškem jeziku, pri čemer so vsa štiri besedila enako obvezujoča, v enem samem izvorniku, ki je deponiran v državnem arhivu Republike Avstrije. Depozitar posreduje vsaki podpisnici overjeno kopijo.

Die vom Bundespräsidenten unterzeichnete und vom Bundeskanzler gegengezeichnete Ratifikationsurkunde wurde am 14. August 2002 hinterlegt; das Protokoll tritt gemäß seinem Art. 24 Abs. 2 mit 18. Dezember 2002 in Kraft.

Folgende weitere Staaten haben das Protokoll ratifiziert: Deutschland und Liechtenstein.

Schüssel