

FORDÍTÁS

JEGYZŐKÖNYV AZ 1991-ES ALPESI EGYZEMÉNYNEK A KÖZLEKEDÉS TERÜLETÉN TÖRTÉNŐ VÉGREHAJTÁSÁRÓL**Közlekedési jegyzőkönyv**

A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,

A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,

AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,

A LIECHTENSTEINI HERCEGSÉG,

A MONACÓI HERCEGSÉG,

AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,

A SVÁJCI ÁLLAMSZÖVETSÉG,

A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,

és

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG,

az Alpok védelméről szóló, 1991. november 7-i egyezményből (Alpesi Egyezmény) eredő azon feladatukkal összhangban, hogy átfogó politika keretében biztosítsák az alpesi térség védelmét és fenntartható fejlődését;

megfelelve az Alpesi Egyezmény 2. cikke (2) és (3) bekezdése szerint rájuk háruló általános kötelezettségeknek;

tudatában annak, hogy az alpesi térség olyan területet foglal magában, amelynek ökoszisztémái és tájai különösen érzékenyek, hogy földrajzi és topográfiai viszonyai erősíthetik a szennyező anyag- és zajterhelést, és hogy természeti kincsei és kulturális öröksége egyedülállóak;

tudatában annak, hogy megfelelő intézkedések nélkül a piac megerősödött integrációja, a társadalmi és gazdasági fejlődés, és a szabadidős tevékenységek következtében a közlekedés és az azzal járó környezeti terhelés tovább fog növekedni;

meggyőződve arról, hogy az ott élő népességnek biztosítani kell a lehetőséget, hogy önmaga határozza meg társadalmi, kulturális és gazdasági fejlődésére irányuló programját, és a meglévő intézményi kereteken belül részt vegyen annak végrehajtásában;

tudatában annak, hogy a közlekedés hatásai nem semlegesek a környezetre nézve, és a közlekedés által kiváltott, a környezetre nézve negatív hatás növekvő ökológiai, egészségügyi és biztonságtechnikai megterhelést és kockázatot teremt, ami közös megközelítést kíván;

tudatában annak, hogy a veszélyes anyagok szállítása során fokozott biztonsági intézkedésekre van szükség;

tudatában annak, hogy átfogó megfigyelésre, kutatásra, tájékoztatásra és tanácskozásra van szükség a közlekedés, az egészség, a környezet és a gazdasági fejlődés közti összefüggések kimutatására, és a káros hatások csökkentése szükségességének igazolására;

tudatában annak, hogy az alpesi térségben egy a fenntarthatóság elvén alapuló közlekedéspolitika nem csak az ott élő, de az Alpokon kívül eső népességnek is érdeke, és szükséges az Alpok mint élettér, természeti és gazdasági környezet megőrzéséhez;

tudatában annak, hogy egyfelől részben nincsen kellőképpen kihasználva a közlekedési eszközök kapacitása, másfelől nem kap elegendő figyelmet a környezetbarátabb közlekedési rendszerekhez – mint a vasút, a hajózás és a kombinált fuvarozás – szükséges infrastruktúrák, valamint a különböző közlekedési eszközök transznacionális kompatibilitásának és interoperabilitásának fontossága; és hogy ezért szükséges e közlekedési rendszereknek a hálózatoknak az Alpokon belül és kívül történő jelentős megerősítése által való optimalizálása;

tudatában annak, hogy a területrendezési és gazdaságpolitikai téren hozott döntések az Alpokon belül és kívül jelentős hatással vannak az alpesi közlekedés alakulására;

azzal a szándékkal, hogy a forgalom csökkentésével, a közlekedés környezetkímélőbb módon történő lebonyolításával és a meglévő közlekedési rendszerek hatékonyságának és eredményességének növelésével meghatározó módon járuljanak hozzá a fenntartható fejlődéshez és az életminőség javításához;

meggyőződve a gazdasági érdekek, a társadalmi szükségletek és a környezeti követelmények harmonizációjának szükségességéről;

tiszteletben tartva a Szerződő Felek és az Európai Közösség között – különösen a közlekedés terén – megkötött kétoldalú és multilaterális egyezményeket;

meggyőződve arról, hogy bizonyos problémák csak határokon átnyúló együttműködés keretében oldhatók meg és az alpesi térség országai részéről közös intézkedéseket igényelnek,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Célkitűzések

(1) A Szerződő Felek vállalják, hogy fenntartható közlekedéspolitikát folytatnak, amely:

- a) az Alpokon belüli és az Alpokon áthaladó forgalom mértékét és veszélyeit az emberek, az állatvilág és a növényzet, valamint azok élettere számára elviselhető mértékűre csökkenti, többek között a forgalom, különösen a teherforgalom vasútra történő áterelésével, elsősorban a megfelelő infrastruktúra biztosítása és a piaci elveknek megfelelő ösztönző intézkedések segítségével;
- b) a Szerződő Feleknek a közlekedés minden módjára kiterjedő összehangolt közlekedéspolitikájával hozzájárul annak az élettérnek és gazdasági környezetnek a fenntartható fejlesztéséhez, amely az alpesi térségben élő lakosság életkörülményeinek alapját képezi;
- c) hozzájárul az alpesi térségnek – az alpesi régió határain túlmutató jelentőségű – szerepét és biológiai sokszínűségét, valamint természeti és kulturális örökségét veszélyeztető hatások csökkentéséhez, és amennyire lehetséges, elkerüléséhez;
- d) gazdaságilag elviselhető mértékű költségek mellett biztosítja az Alpokon belüli és az Alpokon áthaladó forgalmat,

a közlekedési rendszerek hatékonyságának növelésével, valamint a leginkább környezetbarát és a természeti erőforrások tekintetében leggazdaságosabb közlekedési módok előmozdítása segítségével;

e) egyenlő versenyfeltételeket biztosít a különböző közlekedési módok számára.

(2) A Szerződő Felek vállalják, hogy a közlekedési szektort az elővigyázatosság, a megelőzés és a szennyező fizet elvét tiszteletben tartva fejlesztik.

2. cikk

Fogalom meghatározások

E jegyzőkönyv alkalmazásában:

„Alpokon áthaladó forgalom”: olyan közlekedés, amelynek kiindulópontja és úti célja az alpesi térségen kívül van;

„Alpokon belüli forgalom”: olyan közlekedés, amelynek kiindulópontja és/vagy úti célja az alpesi térségen belül van;

„elviselhető negatív hatások és kockázatok”: a környezeti hatástanulmányok és kockázatelemzés során azonosítandó negatív hatások és kockázatok, azzal a céllal, hogy – amennyiben szükséges, megfelelő intézkedések révén – mind a jelentős területi kihatással bíró új építkezéseknél, mind az ilyen jellegű meglévő infrastruktúráknál csökkenjenek a negatív hatások és veszélyek;

„külső költségek”: azok a költségek, amelyeket nem a javak vagy szolgáltatások felhasználója visel. Magukban foglalják – amennyiben az ingyenes – az infrastruktúrák használata, a környezet-szennyezés, a zaj, a közlekedéshez kapcsolódó személyi és anyagi károk költségeit;

„nagyarányú új építkezések, a meglévő közlekedési infrastruktúra jelentős átalakításai vagy kiépítései”: olyan infrastrukturális projektek, amelyeket a hatástanulmányokra vonatkozó nemzeti jogalkotásnak vagy a hatályos nemzetközi egyezményeknek megfelelően környezeti hatástanulmánynak kell alávetni;

„nagy forgalmú utak”: minden autópálya és többsávos, kereszteződésmentes vagy forgalmát tekintve hatásában hasonló útvonal;

„környezetminőségi célkitűzések”: olyan célok, amelyek az elérendő környezeti állapotot az ökoszisztémákra gyakorolt hatásait figyelembe véve leírják; szükség esetén aktualizálható, anyagi, földrajzi és időbeli szempontból meghatározott minőségi kritériumokat nyújtanak a természeti és kulturális örökség védelmére vonatkozóan;

„környezetminőségi normák”: konkrét értékelési normák a környezetminőségi célkitűzések elérésére; bizonyos paraméterekre vonatkozóan meghatározzák a célul kitűzött eredményeket, a mérési eljárásokat vagy a keretfeltételeket;

„környezetminőségi mutatók”: olyan mutatók, amelyek lehetővé teszik a környezeti terhelés állapotának mérését vagy értékelését, és alapul szolgálnak az alakulásukkal kapcsolatos előrejelzésekhez;

„az elővigyázatosság elve”: az az elv, amely szerint az egészségre vagy a környezetre gyakorolt súlyos vagy visszafordíthatatlan hatások elkerülésére, kezelésére vagy csökkentésére tett intézkedéseket nem szabad azzal az indoklással későbbre halasztani, hogy a tudományos kutatás még nem mutatott ki egyértelmű oksági viszonyt egyfelől a kérdéses hatások, másfelől azok lehetséges egészség- és környezetkárosító volta között;

„a szennyező fizet elve”: az okozott hatásokért viselt felelősséget beleértve az az elv, amelynek értelmében a környezetszennyezés megelőzésére, kezelésére és csökkentésére és a környezet elfogadható állapotba történő visszaállítására fordított költségek a szennyezőt terhelik. Amennyire ez megoldható, ez utóbbinak kell viselnie a forgalom által az egészségre és a környezetre gyakorolt hatások összes költségét;

„célszerűségi tanulmány”: a nemzeti jogalkotásnak megfelelő, a nagyarányú új építkezések vagy a meglévő közlekedési infrastruktúra jelentős átalakításai vagy kiépítései kapcsán folytatott vizsgálati eljárás, amely a közlekedéspolitikai szükségességet,

valamint a forgalmi, ökológiai, gazdasági és szociokulturális hatásokat tárja fel.

3. cikk

Fenntartható közlekedés és mobilitás

(1) A Szerződő Felek a közlekedésnek a fenntarthatóság keretein belül történő fejlesztése érdekében vállalják, hogy összehangolt környezet- és közlekedéspolitikával korlátozzák a közlekedéshez kapcsolódó negatív hatásokat és kockázatokat, figyelembe véve:

a) a környezeti vonatkozásokat, oly módon, hogy:

aa) a természeti erőforrások használata olyan szintre csökkenjen, hogy az lehetőség szerint ne haladja meg természeti megújulási képességüket;

bb) a káros kibocsátások olyan szintre csökkenjenek, amely nincs negatív hatással az érintett környezeti közeg felvívőképességére;

cc) a környezetbe juttatott anyagok mennyiségét oly mértékben korlátozzák, hogy ne károsodjanak az ökológiai rendszerek és a természetes anyagkörforgás;

b) a lakosság igényeit annak érdekében, hogy:

aa) a hatékonyság mellett környezetkímélő, energia- és tértakarékos módon biztosított legyen az emberek, munkahelyek, javak és szolgáltatások hozzáférhetősége és a kielégítő alapellátás;

bb) ne kerüljön veszélybe az emberek egészsége és csökkenjen a környezeti katasztrófák kockázata, valamint a balesetek száma és súlyossága;

c) a gazdasági kritériumok fontosságát, ezáltal:

aa) növelve a közlekedési szektor nyereségességét és internalizálva a külső költségeket;

bb) optimalizálva a meglévő infrastruktúrák kihasználását;

cc) biztosítva a munkahelyeket a különböző gazdasági ágazatok versenyképes vállalkozásaiban;

d) az Alpok különleges topográfiájának megfelelően a zajártalom ellen hozott megerősített intézkedések szükségességét.

(2) A Szerződő Felek a közlekedés terén hatályos nemzeti és nemzetközi jogszabályokkal összhangban vállalják olyan nemzeti, regionális és helyi célkitűzések, stratégiák és intézkedések kifejlesztését, amelyek:

- a) figyelembe veszik a különböző természeti, gazdasági és szociokulturális adottságokat, valamint a különböző igényeket;
- b) területrendezési és közlekedéstervezési intézkedésekkel összekapcsolt gazdasági eszközök által lehetővé teszik a közlekedésből kifolyóan a környezetet érő negatív hatások csökkentését.

4. cikk

A célok figyelembevétele az egyéb politikákban

(1) A Szerződő Felek vállalják, hogy egyéb politikáikban ugyancsak figyelembe veszik e jegyzőkönyv célkitűzéseit.

(2) A Szerződő Felek vállalják, hogy az egyéb szakpolitikáknak, stratégiáknak és koncepcióknak a közlekedés területére gyakorolt hatásait előzetesen és utólag felülvizsgálják.

5. cikk

A helyhatóságok részvétele a döntéshozatalban

(1) A Szerződő Felek ösztönzik a nemzetközi együttműködést az illetékes intézmények között, hogy megtalálják a határokon átnyúló lehető legjobb és legösszehangoltabb megoldásokat.

(2) Mindegyik Szerződő Fél vállalja, hogy a meglévő intézményi kereteken belül meghatározza az intézmények és a közvetlenül érintett helyhatóságok közötti egyeztetés és együttműködés leghatékonyabb szintjét a közös felelősségvállalás elősegítése érdekében, nevezetesen hogy kihasználják és fejlesztik a szinergiákat a közlekedéspolitikák, valamint az azokból adódó intézkedések végrehajtásánál.

(3) A közvetlenül érintett helyhatóságoknak hatásköreik tiszteletben tartásával, a meglévő intézményi keretek között részt vesznek e szakpolitikák előkészítésének és megvalósításának minden egyes fázisában.

6. cikk

Megerősített nemzeti szabályozások

A Szerződő Felek az ökológiai szempontból érzékeny alpesi térség védelme érdekében és a hatályos nemzetközi egyezmények sérelme nélkül, meghatározott, különösen természeti terü-

leteikhez kapcsolódó helyzeteknek megfelelően vagy közegészségügyi, biztonsági vagy környezetvédelmi okokból az e jegyzőkönyvben előírtakon túlmutató intézkedéseket hozhatnak.

II. FEJEZET

EGYEDI INTÉZKEDÉSEK

A) STRATÉGIÁK, KONCEPCIÓK, PROJEKTEK

7. cikk

Általános közlekedéspolitikai stratégia

(1) A fenntarthatóság érdekében a Szerződő Felek vállalják, hogy előmozdítják a közlekedés ésszerű és biztonságos lebonyolítását, különösen az összehangolt, határokon átnyúló hálózatok segítségével annak érdekében, hogy:

- a) biztosítsák a különböző közlekedési módok és eszközök összehangolását és ösztönözzék az intermodalitást;
- b) optimalizálják az alpesi térségben meglévő közlekedési rendszerek és infrastruktúrák kihasználását, többek között az elektronikus adatátvitel használatával, a külső költségeket és az infrastruktúra költségeit – amennyire lehet – az okozott negatív hatások arányában a felhasználóra terhelve;
- c) térrendezési és strukturális intézkedésekkel ösztönözzék a személyek és termékek szállításának a környezetet leginkább tiszteletben tartó szállítási eszközökre és az intermodális szállítási rendszerekre történő áthelyezését;
- d) feltárják és felhasználják a forgalom csökkentésére nyíló lehetőségeket.

(2) A Szerződő Felek vállalják, hogy meghozzák a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a lehető leginkább biztosítsák:

- a) a közlekedési útvonalak védelmét a természeti veszélyekkel szemben;
- b) a személyek és a környezet védelmét a közlekedéshez kötődő negatív hatásoknak különösen kitett területeken;
- c) valamennyi közlekedési mód károsanyag- és zajkibocsátásának fokozatos csökkentését a rendelkezésre álló legjobb technológiák felhasználásával;

- d) a jobb közlekedésbiztonságot.

8. cikk

Értékelési és kormányközi konzultációs eljárás

(1) A Szerződő Felek vállalják, hogy nagyarányú új építkezések, a meglévő közlekedési infrastruktúra jelentős átalakításai vagy kiépítései esetén célszerűségi tanulmányt, környezeti hatásvizsgálatot és kockázatelemzést végeznek, és azok eredményeit a jegyzőkönyv célkitűzéseire tekintettel értékelik.

(2) Az alpesi térség közlekedési infrastruktúrájának tervezését összehangoltan és egyeztetetten kell végezni. A jelentős határokon átnyúló hatású projektek esetében a Szerződő Felek vállalják, hogy legkésőbb a vizsgálatok bemutatása után előzetes konzultációkat folytatnak az érintett Szerződő Felekkel. E rendelkezések nem sértik az egyes Szerződő Felek azon jogát, hogy azokat a közlekedési infrastruktúrák építését kivitelezék, amelyek a jegyzőkönyv elfogadásáig belső jogrendjüknek megfelelően kerültek elfogadásra, vagy amelyek szükségességét törvény állapította meg.

(3) A Szerződő Felek országaik vállalkozásainak környezet-gazdálkodásában a közlekedési komponens fokozott figyelembevételére ösztönöznek.

B) TECHNIKAI INTÉZKEDÉSEK

9. cikk

Tömegközlekedés

Az alpesi térség települési és gazdasági struktúrájának, valamint pihenő és szabadidős célú lehetőségeinek fenntartható megőrzése és javítása érdekében a Szerződő Felek vállalják, hogy fejlesztik az ügyfél- és környezetbarát tömegközlekedési rendszert.

10. cikk

Vasúti közlekedés és hajózás

(1) A vasút azon különleges képességének kiaknázása érdekében, hogy megfelel a hosszú távú közlekedés szükségleteinek, és a vasúthálózatnak az Alpok turisztikai és gazdasági célú feltárása érdekében történő jobb kihasználása érdekében a Szerződő Felek illetékességük keretei közt támogatják:

a) a vasúti infrastruktúra javítását nagy, az Alpokon áthaladó vasúti tengelyek kiépítésével és fejlesztésével, az összekötő vonalakat és megfelelő terminálokat is beleértve;

b) a vasúti vállalatok kiaknázásának optimalizálását és modernizálását, különösen a határokon átnyúló forgalom terén;

c) a különösen a hosszabb távú teherforgalom vasútra történő áttérését célzó, és a közlekedési infrastruktúrák használatára vonatkozó díjszabás fokozottabb harmonizálására irányuló intézkedéseket;

d) az intermodális közlekedési rendszereket, valamint a vasúti közlekedés fejlesztését;

e) a vasút fokozottabb használatát és a hosszú távú személyszállítás, a regionális és a helyi szállítás közötti ügyfélbarát szinergiák megteremtését.

(2) A Szerződő Felek támogatják az átmenő közúti teherforgalom csökkentése érdekében a belvízi hajózási kapacitások fokozott használatára irányuló erőfeszítéseket.

11. cikk

Közúti közlekedés

(1) A Szerződő Felek tartózkodnak attól, hogy új nagy forgalmú utakat építsenek az Alpokon átmenő forgalom számára.

(2) Az Alpokon belüli forgalom számára akkor lehet kivitelezni nagy forgalmú utakra vonatkozó projekteket, ha:

a) az Alpesi Egyezmény 2. cikke 2. bekezdésének j) pontjában rögzített célkitűzések a környezeti hatásvizsgálat eredménye alapján megfelelő óv- és kiegyenlítő intézkedések segítségével elérhetőek;

b) a közlekedés igényeit nem lehet sem a meglévő köz- és vasúti kapacitás jobb kihasználásával, sem a vasúti és hajózási infrastruktúrák bővítésével vagy újak építésével, sem az intermodális közlekedés javításával, sem más közlekedésszervezési jellegű intézkedéssel kielégíteni;

c) a célszerűségi tanulmány kimutatta, hogy a projekt gazdaságos, a kockázatok kezelhetőek, és a környezeti hatásvizsgálat eredménye pozitív;

d) számításba veszik a területrendezési és fenntartható fejlesztési terveket és/vagy programokat.

(3) Mindazonáltal az alpesi térség földrajzi és településszerkezete alapján – amelyek nem minden esetben teszik lehetővé a tömegközlekedés általi hatékony kiszolgálást – a Szerződő Felek a peremterületeken ugyanúgy elismerik a hatékony egyéni közlekedést kielégítő közlekedési infrastruktúra megteremtésének és fenntartásának szükségességét.

12. cikk

Légi közlekedés

(1) A Szerződő Felek vállalják, hogy a lehetséges mértékben csökkentik a légi közlekedés által okozott, a környezetre nézve negatív hatásokat, a repülőgépek okozta zajt beleértve, anélkül hogy azokat más régiókra terhelnék át. Figyelembe véve e jegyzőkönyv célkitűzéseit, arra törekszenek, hogy korlátozzák vagy szükség esetén megtiltsák a légiközlekedési eszközöknek a repülőtereken kívüli leszállását. A vadon élő állatvilág védelmében a Szerződő Felek megfelelő intézkedéseket hoznak a szabadidős célú nem motorizált repülések térbeli és időbeli korlátozására.

(2) A Szerződő Felek vállalják az Alpok-közeli repülőterekről a különböző alpesi régiókba irányuló tömegközlekedési rendszerek javítását, hogy a környezetre tett negatív hatások növelése nélkül meg tudjanak felelni a közlekedési igényeknek. Ebben az összefüggésben a Szerződő Felek a lehetséges mértékben korlátozzák az alpesi térségben új légikikötők építését és a már meglévő repülőterek jelentős kiépítését.

13. cikk

Turisztikai infrastruktúrák

(1) A Szerződő Felek vállalják, hogy e jegyzőkönyv célkitűzéseinek figyelembevételével felülvizsgálják az új turisztikai infrastruktúráknak a közlekedésre gyakorolt hatásait, és amennyiben szükséges, megelőző és kiegyenlítő intézkedéseket hoznak e jegyzőkönyv és más jegyzőkönyvek célkitűzéseinek elérésére. Ezen esetben a tömegközlekedést kell elsősorban részesíteni.

(2) A Szerződő Felek támogatják a csekély forgalmú és forgalommentes övezetek létrehozását és fenntartását, autómentes turisztikai helyszínek kialakítását, valamint a turisták autómentes közlekedését előmozdító intézkedéseket.

14. cikk

Valós költségek

A közlekedésirányítási hatásoknak a különböző közlekedési módok valós költségeinek jobb kiszámítása által történő befolyásolása érdekében a Szerződő Felek megállapodnak a szennyező fizet elvének alkalmazásában, és támogatják egy olyan számítási rendszer kifejlesztését és alkalmazását, amely lehetővé teszi az infrastrukturális és a külső költségek meghatározását. A cél közlekedésspecifikus díjazási rendszerek bevezetése, amelyek lehetővé teszik a valós költségek igazságos fedezését, és:

- a) a leginkább környezetbarát közlekedési módok és eszközök használatára ösztönöznek;
- b) a közlekedési infrastruktúrák kiegyensúlyozottabb használatához vezetnek;

- c) a közlekedésre kiható strukturális és regionális tervezési intézkedések segítségével az ökológiai és társadalmi-gazdasági költségek csökkentésére alkalmas lehetőségek jobb kihasználására ösztönöznek.

C) NYOMON KÖVETÉS ÉS ELLENŐRZÉS

15. cikk

Kínálat és használat a közlekedési infrastruktúra terén

(1) A Szerződő Felek vállalják, hogy egységes minta alapján referenciadokumentumban rögzítik és rendszeres időközönként aktualizálják a nagy forgalmú közlekedési infrastruktúrák és közlekedési rendszerek állapotáról és fejlődéséről, valamint ezek használatáról, illetve javításáról, valamint a negatív hatások csökkentéséről szóló helyzetjelentést.

(2) A Szerződő Felek e referenciadokumentum alapján felülvizsgálják, milyen mértékben járulnak hozzá a végrehajtott intézkedések az Alpai Egyezmény és különösen e jegyzőkönyv célkitűzéseinek eléréséhez és továbbfejlesztéséhez.

16. cikk

Környezetminőségi célkitűzések, kritériumok és mutatók

(1) A Szerződő Felek olyan környezetminőségi célkitűzéseket határoznak meg és valósítanak meg, amelyek lehetővé teszik a fenntartható közlekedési eszközök létrehozását.

(2) Egyetértenek az alpesi térség sajátos viszonyaihoz igazított kritériumok és mutatók szükségességében.

(3) E kritériumok és mutatók alkalmazásának célja a közlekedésnek a környezetre és az egészségre gyakorolt negatív hatásai alakulásának mérése.

III. FEJEZET

KOORDINÁCIÓ, KUTATÁS, KÉPZÉS ÉS TÁJÉKOZTATÁS

17. cikk

Koordináció és tájékoztatás

A Szerződő Felek megállapodnak abban, hogy szükség esetén együttes üléseket tartanak annak érdekében, hogy:

- a) értékeljék az e jegyzőkönyv értelmében hozott intézkedések hatásait;
- b) a többi szerződő államra kiható fontos közlekedéspolitikai döntések előtt egyeztessenek egymással;
- c) ösztönözzék az információcserét e jegyzőkönyv végrehajtása érdekében, elsősorban a meglévő információs rendszerek használatának;

d) fontos közlekedéspolitikai döntések előtt tájékoztassák egymást, különösen azért, hogy azokat egy összehangolt, határokon átnyúló területrendezési politikába ágyazzák.

18. cikk

Kutatás és megfigyelés

(1) A Szerződő Felek szoros együttműködésben támogatják és összehangolják az alpesi térség tekintetében a közlekedés és a környezet közti kölcsönhatásokra, valamint a sajátos – a környezetbarátabb közlekedési rendszerek gazdaságosságát növelő – technológiák fejlesztésére vonatkozó kutatásokat.

(2) A közös kutatás és megfigyelés eredményeit e jegyzőkönyv megvalósításának felülvizsgálata alkalmával kellően figyelembe kell venni, nevezetesen a fenntartható közlekedésfejlesztés leírását lehetővé tevő módszerek és kritériumok kidolgozásánál.

(3) A Szerződő Felek gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szintű kutatás és rendszeres megfigyelés különböző eredményeit közös állandó megfigyelő és információs rendszerbe foglalják, s azokat a meglévő intézményi keretek között nyilvánosan hozzáférhetővé tegyék.

(4) A Szerződő Felek támogatják a fenntartható fejlődés koncepcióinak és technológiáinak megvalósítását lehetővé tevő kísérleti projekteket.

(5) A Szerződő Felek támogatják az intermodális stratégiai környezeti hatásvizsgálatok módszereinek alkalmazhatóságára irányuló vizsgálatokat.

19. cikk

Képzés és tájékoztatás

A Szerződő Felek ösztönzik a közvélemény kezdeti és folyamatos képzését, valamint tájékoztatását e jegyzőkönyv célkitűzéseire, intézkedéseire és végrehajtására vonatkozóan.

IV. FEJEZET

ELLENŐRZÉS ÉS ÉRTÉKELÉS

20. cikk

Végrehajtás

A Szerződő Felek vállalják, hogy felügyelik e jegyzőkönyv végrehajtását és a meglévő intézményi kereteken belül meghoznak minden megfelelő intézkedést ennek érdekében.

21. cikk

A szabályoknak való megfelelés ellenőrzése

(1) A Szerződő Felek rendszeresen jelentést tesznek az állandó bizottságnak az e jegyzőkönyv értelmében hozott intézkedésekről. A jelentéseknek ismertetniük kell a meghozott intézkedések hatékonyságát is. A jelentés gyakoriságát az alpesi konferencia határozza meg.

(2) Az állandó bizottság megvizsgálja a jelentéseket arra vonatkozóan, hogy a Szerződő Felek eleget tettek-e az e jegyzőkönyvből eredő kötelezettségeiknek. Ennek során további információkat kérhet a Szerződő Felektől, vagy más információforrásokat vehet igénybe.

(3) Az állandó bizottság jelentést készít az alpesi konferencia számára az e jegyzőkönyvből eredő kötelezettségeknél a Szerződő Felek által történő betartásáról.

(4) E jelentést az alpesi konferencia tudomásul veszi. Amennyiben kötelezettségszegést állapít meg, ajánlásokat fogadhat el.

22. cikk

A rendelkezések hatékonyságának értékelése

(1) A Szerződő Felek rendszeresen megvizsgálják és értékelik e jegyzőkönyv rendelkezéseinek a hatékonyságát. Amennyiben a célkitűzések elérése érdekében szükségesnek mutatkozik, a Szerződő Felek előkészítik a jegyzőkönyv megfelelő módosításainak elfogadását.

(2) A rendelkezések értékelésében a meglévő intézményi kereteken belül a helyhatóságok is részt vesznek. A Szerződő Felek kikérhetik az érintett területeken működő nem kormányzati szervezetek véleményét is.

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

23. cikk

Az Alpesi Egyezmény és e jegyzőkönyv kapcsolata

(1) Ez a jegyzőkönyv az Alpesi Egyezménynek az Egyezmény 2. cikke és további vonatkozó cikkei szerinti jegyzőkönyve.

(2) E jegyzőkönyv Szerződő Felévé kizárólag olyanok válhatnak, akik az Alpesi Egyezménynek is Szerződő Felei. Az Alpesi Egyezmény felmondása egyúttal e jegyzőkönyv felmondását is jelenti.

(3) Az Alpesi konferencia e jegyzőkönyvhöz kapcsolódó kérdésekben hozott döntései alkalmával kizárólag e jegyzőkönyv Szerződő Felei vehetnek részt a szavazásban.

24. cikk

Aláírás és megerősítés

(1) Ez a jegyzőkönyv 2000. október 31-én áll nyitva aláírásra az Alpesi Egyezményt aláíró államok és az Európai Közösség tagállamai előtt, 2000. november 6-tól pedig a letéteményes Osztrák Köztársaságban áll nyitva aláírásra.

(2) Ez a jegyzőkönyv a jegyzőkönyvhöz való csatlakozás szándékát kifejező valamennyi Szerződő Félre vonatkozólag három hónappal azt követően lép hatályba, hogy három állam letétbe helyezte megerősítő, elfogadó vagy jóváhagyó okiratát.

(3) Minden olyan aláíró állam tekintetében, amely később fejezi ki a jegyzőkönyvhöz való csatlakozás szándékát, a jegyzőkönyv három hónappal azt követően lép hatályba, hogy a megerősítő, elfogadó vagy jóváhagyó okiratot letétbe helyezték. A jegyzőkönyv valamely módosításának hatálybalépését követően a jegyzőkönyv minden újabb Szerződő Fele a módosított formájú jegyzőkönyv szerződő felévé válik.

25. cikk

Értesítések

A letéteményes értesíti valamennyi, a preambulumban említett államot és az Európai Közösséget e jegyzőkönyvvel kapcsolatban:

- a) minden aláírásról;
- b) minden megerősítő, elfogadó vagy jóváhagyó okirat letétbe helyezéséről;
- c) minden hatálybalépési időpontról;
- d) a Szerződő Felek vagy aláíró felek által tett bármely nyilatkozatról;
- e) minden valamely Szerződő Fél által tett felmondásról szóló értesítésről és a felmondás hatálybalépésének időpontjáról.

A fentiek hitelül az alulírottak által meghatalmazott személyek aláírták ezt a jegyzőkönyvet.

Kelt Luzernben, a kétezredik év október havának harmincegyedik napján, német, francia, olasz és szlovén nyelven, a szövegek mindegyike egyaránt hiteles, amelyekből egy-egy eredeti példányt az Osztrák Állami Levéltárban helyeznek letétbe. A letéteményes minden egyes aláíró államnak eljuttat egy-egy hitelesített másolatot.

a Németországi Szövetségi Köztársaság részéről
a Francia Köztársaság részéről
az Olasz Köztársaság részéről
a Liechtensteini Hercegség részéről
a Monacói Hercegség részéről
az Osztrák Köztársaság részéről
a Svájci Államszövetség részéről
a Szlovén Köztársaság részéről
az Európai Közösség részéről
