

Warszawa, dnia 14 lutego 2019 r.

Poz. 285

PROTOKÓŁ

o zrównoważonym transporcie do Ramowej Konwencji o ochronie i zrównoważonym rozwoju Karpat,

sporządzony w Mikulovie dnia 26 września 2014 r.

Przekład

STRONY NINIEJSZEGO PROTOKOŁU,

ZGODNIE ze swoimi zadaniami wynikającymi z Ramowej Konwencji o ochronie i zrównoważonym rozwoju Karpat (Kijów, 2003 r.), zwanej dalej „Konwencją Karpacką”, polegającymi na prowadzeniu wszechstronnej polityki oraz współpracy na rzecz ochrony i zrównoważonego rozwoju Karpat;

ZGODNIE ze swoimi zobowiązaniami wynikającymi z Artykułu 8 Konwencji Karpackiej;

ŚWIADOME, że ekosystemy i krajobrazy Karpat są szczególnie wrażliwe;

UZNAJĄC, że skutecznie działający system transportowy ma zasadnicze znaczenie dla jakości życia mieszkańców oraz umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy;

ŚWIADOME, że rozwój infrastruktury transportowej i rosnące natężenie ruchu może spowodować fragmentację siedlisk i mieć znaczący wpływ na ekosystemy;

PRZEKONANE, że lokalna populacja musi być w stanie wyznaczać kierunki swojego rozwoju społecznego, kulturowego i ekonomicznego oraz brać udział we wdrażaniu ich w życie w ramach istniejących ram instytucjonalnych;

ŚWIADOME, że w niedostatecznym stopniu bierze się pod uwagę bardziej przyjazne środowisku systemy transportowe oraz wzrastającą transgraniczną kompatybilność i operacyjność różnych środków transportu;

ŚWIADOME, że niezbędne jest zatem zoptymalizowanie takich systemów transportu poprzez znaczące wzmocnienie sieci transportowej zarówno na obszarze Karpat, jak i na innych obszarach, biorąc pod uwagę specyficzne potrzeby środowiskowe regionu Karpat;

PRZYJMUJĄC DO WIADOMOŚCI, że rozwój transportu może znacząco wpłynąć na rozwój regionalny i przestrzenny;

UZNAJĄC, że pełne koszty transportu dla społeczeństwa, włączając koszty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, nie są w pełni brane pod uwagę ani nie są odzwierciedlone w opłatach i podczas podejmowania decyzji;

ZAUWAŻAJĄC, że wszystkie Strony Protokołu są Stronami Konwencji o różnorodności biologicznej (Rio de Janeiro, 1992 r.), Konwencji o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk (Berno, 1979 r.), Konwencji o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego (Ramsar, 1971 r.) i Konwencji w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego (Paryż, 1972 r.);

PRZYWOŁUJĄC w szczególności Deklarację z Rio (Rio, 1992 r.), Deklarację z Johannesburga w sprawie Zrównoważonego Rozwoju i Plan Implementacyjny, przyjęte podczas Światowego Szczytu Zrównoważonego Rozwoju (Johannesburg, 2002 r.) oraz dokument końcowy konferencji Rio +20 zatytułowany „Przyszłość, której chcemy” (Rio, 2012 r.);

PRZYWOŁUJĄC inne właściwe konwencje i umowy, w szczególności Konwencję o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt (Bonn, 1979 r.), Europejską Konwencję Krajobrazową (Florence, 2000 r.), Konwencję o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym (Espoo, 1991 r.), Konwencję o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska (Aarhus, 1998 r.) oraz Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wraz z odpowiednimi załącznikami (Chicago, 1944 r.);

UZNAJĄC doświadczenie uzyskane w ramach realizacji postanowień Konwencji w sprawie ochrony Alp (Salzburg, 1991 r.) i powiązanego z nią Protokołu o transporcie oraz skoordynowanej polityki zrównoważonego transportu;

BIORĄC POD UWAGĘ ramy prawne i strategiczne Unii Europejskiej dotyczące transportu i środowiska;

PODKREŚLAJĄC rolę transportu i związanej z nim infrastruktury w Karpatach w kontekście Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz Regionu Dunajskiego z myślą o zapewnieniu spójnego rozwoju obu makroregionów, w tym powiązań infrastrukturalnych pomiędzy nimi;

BIORĄC POD UWAGĘ zarówno transeuropejską sieć autostrad (TEM) i kolei (TER) w ramach EKG ONZ, jak również rozwój transeuropejskiej sieci transportowej UE (TEN-T);

MAJĄC NA CELU zapewnienie bardziej skutecznego wdrażania istniejących instrumentów prawnych oraz W OPARCIU o inne programy międzynarodowe;

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

ROZDZIAŁ I**CELE, ZASIĘG GEOGRAFICZNY I DEFINICJE****Artykuł 1*****Cele i zasady ogólne***

1. Zgodnie z Artykułem 8 Konwencji Karpackiej, przedmiotem Protokołu o zrównoważonym transporcie, zwanego dalej „Protokołem”, jest wzmocnienie i ułatwienie współpracy Stron na rzecz rozwoju zrównoważonego transportu towarowego i pasażerskiego oraz związanej z nim infrastruktury w Karpatach dla dobra obecnych i przyszłych pokoleń aby przyczynić się do zrównoważonego rozwoju regionu jednocześnie unikając, minimalizując oraz - jeżeli to niezbędne - łagodząc i kompensując negatywny wpływ środowiskowy i społeczno-ekonomiczny transportu oraz związanej z nim infrastruktury.
2. Aby osiągnąć ww. cele, Strony powinny w szczególności współpracować w zakresie:
 - a) polityk zrównoważonego transportu i planowania oraz rozwoju związanej z nim infrastruktury, które uwzględniają specyfikę środowiska górskiego;
 - b) tworzenia polityk zrównoważonego transportu multimodalnego, które zapewniają korzyści społeczno-ekonomiczne w zakresie mobilności i dostępu do obszarów miejskich, wiejskich, odległych oraz turystycznych w Karpatach;
 - c) ograniczenia negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie oraz poprawy bezpieczeństwa transportu;
 - d) uniknięcia fragmentacji naturalnych i półnaturalnych siedlisk spowodowanej przez wszystkie rodzaje transportu oraz związaną z nim infrastrukturę, jak również utrzymania i poprawy łączności ekologicznej na poziomie: lokalnym, krajowym i regionalnym;
 - e) rozwoju i promocji modeli oraz systemów transportu przyjaznych środowisku, w szczególności na obszarach wrażliwych środowiskowo;
 - f) wdrażania planowania zrównoważonego transportu i zarządzania ruchem w Karpatach, unikania przekraczania przepustowości tranzytowej na terenie Karpat tam gdzie to możliwe;
 - g) zapewnienia infrastrukturalnej funkcjonalności sieci transportowej;
 - h) poprawy lub utrzymania infrastruktury transportowej w zakresie efektywności, bezpieczeństwa, ochrony pasażera i mobilności towarowej oraz emisji gazów cieplarnianych.

Artykuł 2

Zasięg geograficzny

1. Niniejszy Protokół stosuje się do regionu Karpat, zwanego dalej „Karpatami”, zdefiniowanego przez Konferencję Stron.
2. Każda ze Stron może rozszerzyć zakres stosowania niniejszego Protokołu o dodatkowe części terytorium narodowego poprzez złożenie deklaracji Depozytariuszowi.

Artykuł 3

Definicje

Na potrzeby niniejszego Protokołu:

- a) „Konferencja Stron” oznacza Konferencję Stron Konwencji Karpackiej;
- b) „Ochrona” oznacza szereg działań wymaganych w celu utrzymania korzystnego stanu ochrony naturalnych siedlisk oraz populacji gatunków dzikich zwierząt i roślin;
- c) „Łączność ekologiczna” oznacza wzajemne powiązania lub połączenia elementów ekologiczno-krajobrazowych (siedlisk półnaturalnych, naturalnych lub stref buforowych, korytarzy biologicznych) z punktu widzenia jednostkowego, gatunkowego, populacji lub wspólnoty tych podmiotów, dla całości bądź części etapów ich rozwoju, w danym czasie lub przez pewien okres, w celu poprawy dostępności terenów i zasobów dla fauny i flory;
- d) „Transport przyjazny środowisku” oznacza transport, który ogranicza emisję i odpady w ramach możliwości planety (Ziemi) do ich absorpcji, korzysta z odnawialnych zasobów na poziomie ich wytwarzania lub poniżej tego poziomu, ogranicza inny wpływ na krajobrazy i ekosystemy, włączając fragmentację siedlisk oraz korzysta z nieodnawialnych zasobów na poziomie wytwarzania ich odnawialnych substytutów lub poniżej tego poziomu, minimalizując wpływ na użytkowanie ziemi i wytwarzany hałas;
- e) „Cele w zakresie jakości środowiska” oznaczają cele, które opisują stan środowiska, który ma być osiągnięty, z należyтым uwzględnieniem wpływu na ekosystemy;
- f) „Koszty zewnętrzne” odnoszą się do sytuacji, w której użytkownik transportu albo nie pokrywa pełnych kosztów swojej działalności transportowej (włącznie z kosztami środowiskowymi, kongestią lub wypadkami) lub też nie może czerpać pełnych korzyści z niej wynikających;
- g) „Interoperacyjność” oznacza, iż wszystkie rodzaje transportu mają możliwość korzystania z krajowych sieci transportowych bez barier;
- h) „Różnorodność krajobrazowa” oznacza zmienność wśród krajobrazów;

- i) „Transport multimodalny” oznacza przewóz ładunków lub pasażerów oddzielnie lub wspólnie, przy wykorzystaniu dwóch lub więcej gałęzi transportowych;
- j) „Siedlisko naturalne” oznacza obszar lądowy lub wodny o określonych cechach geograficznych, abiotycznych i biotycznych, w którym dany gatunek lub populacja występuje w sposób naturalny;
- k) „Obserwator” oznacza obserwatora, o którym mowa w Artykule 14 ustęp 5 Konwencji Karpackiej;
- l) „Strony” oznaczają Strony niniejszego Protokołu;
- m) „Zainteresowane grupy społeczeństwa” oznacza grupy, które są lub mogą zostać dotknięte skutkami decyzji środowiskowych lub są nimi zainteresowane; na potrzeby niniejszej definicji, organizacje pozarządowe promujące ochronę środowiska i spełniające jakiegokolwiek wymogi ustanowione na mocy przepisów prawa krajowego są uważane za zainteresowane grupy;
- n) „Obszar chroniony” oznacza obszar zdefiniowany w kategoriach geograficznych, wyznaczony i zarządzany w celu osiągnięcia konkretnych celów związanych z ochroną;
- o) „Siedlisko półnaturalne” oznacza siedlisko, które zostało zmienione i jest utrzymywane w wyniku działalności człowieka, ale nadal występują na nim gatunki, które w sposób naturalny pojawiają się na tym obszarze;
- p) „Obszar wrażliwy” oznacza obszar, który jest szczególnie wrażliwy z uwagi na swą charakterystykę (uwarunkowaną czynnikami takimi jak gęstość zaludnienia, topografia oraz biotopy na tym obszarze) oraz podatny na znaczne oddziaływania na środowisko;
- q) „Organ pomocniczy” oznacza organ pomocniczy ustanowiony zgodnie z Artykułem 14 ustęp 2 litera e Konwencji Karpackiej, w tym grupy robocze lub komitety;
- r) „Sieci transeuropejskie” oznacza infrastrukturę transportową o europejskim znaczeniu strategicznym zidentyfikowaną przez UNECE poprzez transeuropejską sieć autostrad (TEM) i kolei (TER) lub przez Unię Europejską poprzez transeuropejską sieć transportową (TEN-T);
- s) „Infrastruktura transportowa” oznacza wszelkie trasy oraz instalacje stałe niezbędne dla ruchu, bezpieczeństwa i ochrony środowiska we wszystkich gałęziach transportu.

ROZDZIAŁ II

ZOBOWIĄZANIA OGÓLNE

Artykuł 4

Integracja celów zrównoważonego transportu i rozwoju infrastruktury transportowej w Karpatach

1. Strony wezmą pod uwagę cele niniejszego Protokołu w swoich innych politykach i strategiach, w szczególności, lecz nie wyłącznie, dotyczących planowania przestrzennego i zarządzania zasobami, ochrony różnorodności biologicznej i krajobrazowej, zarządzania wodami i dorzeczami, rolnictwa i leśnictwa, turystyki, przemysłu oraz energii.
2. Strony będą współpracować w zakresie włączenia zasad zrównoważonego transportu i związanej z nim infrastruktury do innych polityk tworzonych na poziomie globalnym, regionalnym lub krajowym, które mogłyby mieć korzystny wpływ na ochronę i zrównoważone korzystanie z różnorodności biologicznej i krajobrazowej w Karpatach, w tym w odniesieniu do produkcji, przesyłu i oszczędzania energii, jak również turystyki i rekreacji.

Artykuł 5

Uczestnictwo władz regionalnych i lokalnych oraz pozostałych interesariuszy

1. Strony, wykorzystując istniejące ramy instytucjonalne, podejmą kroki w celu ułatwienia koordynacji i współpracy pomiędzy właściwymi instytucjami, władzami regionalnymi i lokalnymi w celu promowania wspólnej odpowiedzialności, zwłaszcza tworzenia i wzmocnienia synergii podczas wdrażania polityk mających na celu promowanie zrównoważonego transportu i związanej z nim infrastruktury.
2. Strony podejmują kroki w celu umożliwienia włączania innych interesariuszy, takich jak społeczności lokalne czy zainteresowane grupy społeczeństwa, w proces przygotowywania i wdrażania tych polityk i działań.

Artykuł 6

Współpraca międzynarodowa

1. Strony będą zachęcać do aktywnej współpracy pomiędzy właściwymi instytucjami i organizacjami na poziomie międzynarodowym w odniesieniu do promocji zrównoważonego transportu i infrastruktury transportowej na obszarze Karpat.
2. Strony będą umożliwiać współpracę na obszarze Karpat pomiędzy władzami regionalnymi i lokalnymi oraz innymi interesariuszami, takimi jak społeczności lokalne, czy zainteresowane grupy społeczeństwa, bez względu na granice państwowe, poszukując rozwiązań wspólnych problemów na najbardziej odpowiednim szczeblu.

ROZDZIAŁ III KONKRETNE DZIAŁANIA

Artykuł 7

Ogólne polityki i strategie transportowe

1. Podczas opracowywania i wdrażania krajowych polityk i strategii, każda ze Stron weźmie pod uwagę cele i zasady ogólne określone w Artykule 1 niniejszego Protokołu.
2. Na wszystkich etapach tego procesu, każda ze Stron zdefiniuje i wdroży, kiedy uzna to za stosowne, cele w zakresie jakości środowiska dla stworzenia zrównoważonego systemu transportu w Karpatach oraz podejmie niezbędne środki do osiągnięcia tych celów.

Artykuł 8

Sieci infrastruktury transportowej i ich łączność

1. Strony wezmą pod uwagę potencjał alternatywnych tras podczas planowania i rozwoju sieci infrastruktury transportowej, zapewniając funkcjonalność i kompatybilność z sieciami transeuropejskimi na najbardziej odpowiednim poziomie.
2. Każda ze Stron podejmie kroki w celu poprawy dostępności i zoptymalizowania przepustowości sieci infrastruktury transportowej na wszystkich poziomach.
3. Podczas planowania infrastruktury transportowej, każda ze Stron rozważy, jako kwestię priorytetową, unikanie i/lub minimalizację negatywnego wpływu społeczno-ekonomicznego oraz środowiskowego.
4. Każda ze Stron uwzględni szczególne potrzeby środowiska górskiego i jego mieszkańców i odpowiednio zaadaptuje sieci infrastruktury transportowej, biorąc pod uwagę:
 - a) ochronę obszarów wrażliwych, w szczególności obszarów różnorodnych biologicznie, łączności ekologicznej lub obszarów o międzynarodowym znaczeniu dla ochrony różnorodności biologicznej i krajobrazowej;
 - b) minimalizację zanieczyszczenia powietrza i hałasu;
 - c) potrzeby obszarów o szczególnym znaczeniu dla turystyki.

5. Zatem, każda ze Stron zastosuje, gdy to jest właściwe, strategiczne oceny oddziaływania na środowisko, oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko, jak również inne narzędzia i oceny.

Artykuł 9

Transport drogowy

1. Strony uznają znaczenie towarowego i pasażerskiego transportu drogowego, w szczególności dla dostępności do obszarów odległych oraz miejsc docelowych podróży, jak również dla rozwoju Karpat.
2. Strony, będąc świadome szczególnych negatywnych wpływów powodowanych przez transport drogowy, takich jak fragmentacja krajobrazów i siedlisk, śmiertelność zwierząt w ruchu drogowym, wpływ na użytkowanie gruntów, utrata siedlisk naturalnych i półnaturalnych, emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń i hałasu, będą dążyć do unikania, minimalizacji, a gdy jest to niezbędne - kompensacji tego typu wpływów.
3. Strony podejmą działania w celu promocji rozwoju zrównoważonego transportu drogowego poprzez:
 - a) badanie sieci drogowych pod względem zrównoważenia, odpowiedniej jakości i wykorzystania;
 - b) minimalizację natężenia ruchu przechodzącego przez obszary wrażliwe;
 - c) promocję łączności ekologicznej przy użyciu instrumentów planowania przestrzennego i transportowego oraz innych środków;
 - d) ułatwianie dostępu do alternatywnych paliw i źródeł energii przez wprowadzenie międzynarodowych norm dla powiązanej infrastruktury oraz dostarczanie informacji dotyczących lokalizacji i kompatybilności infrastruktury paliwowej;
 - e) promocję transportu zbiorowego, w tym transportu publicznego;
 - f) optymalizację połączenia towarowego transportu długodystansowego z transportem na ostatnim odcinku do końcowego odbiorcy (tzw. „ostatniej mili”) w celu ograniczenia indywidualnych dostaw, dzięki optymalizacji planowania i logistyki;
 - g) podjęcie środków na rzecz obniżenia śmiertelności zwierząt powodowanej przez ruch pojazdów;
 - h) poszanowanie tradycyjnych krajobrazów;
 - i) minimalizację negatywnego wpływu na zdrowie publiczne społeczności lokalnych.

Artykuł 10***Transport kolejowy***

1. Strony uznają:
 - a) znaczenie kolejowego transportu towarowego i pasażerskiego jako głównego komponentu transportu multimodalnego oraz jako główną alternatywę dla transportu drogowego w Karpatach;
 - b) ważność kolejowego transportu towarowego i pasażerskiego dla rozwoju Karpat, w tym turystyki.
2. Strony, będąc świadome specyficznych negatywnych wpływów powodowanych przez transport kolejowy, takich jak śmiertelność zwierząt w ruchu kolejowym, fragmentacja krajobrazów i siedlisk oraz emisja hałasu, będą dążyć do unikania, minimalizacji, a gdy jest to niezbędne - kompensacji tego typu wpływów.
3. Strony podejmą działania w celu promocji rozwoju zrównoważonego transportu kolejowego poprzez:
 - a) optymalizację i modernizację transportu kolejowego, w szczególności transgranicznych przepływów towarowych i pasażerskich;
 - b) poprawę w zakresie multimodalności dzięki lepszym rozwiązaniom logistycznym i połączeniom między poszczególnymi rodzajami transportu;
 - c) podjęcie środków na rzecz obniżenia śmiertelności zwierząt powodowanej przez ruch kolejowy;
 - d) promocję łączności ekologicznej dzięki wykorzystaniu instrumentów planowania przestrzennego i transportowego oraz innych środków;
 - e) przyjęcie środków promujących przeniesienie długodystansowych przewozów towarowych i pasażerskich na kolej, w zakresie w jakim jest to wykonalne;
 - f) utrzymywanie i ulepszanie sieci kolejowej.

Artykuł 11***Transport wodny***

1. Strony uznają potencjał transportu wodnego:
 - a) w szczególności jako elementu transportu multimodalnego;
 - b) dla rozwoju Karpat, w tym turystyki.
2. Strony, uwzględniając hydrologiczne, biologiczne i ekologiczne oraz inne specyficzne cechy dorzeczy górskich, będą dążyć do unikania, minimalizacji, a gdy jest to niezbędne - kompensacji wpływów, takich jak emisje zanieczyszczeń i hałas, niszczenie siedlisk naturalnych i półnaturalnych, fragmentacja ekosystemów rzecznych i turbulencje w śladach torowych na dorzecza górskie, w szczególności na tereny podmokłe i ekosystemy słodkowodne.

Artykuł 12***Transport lotniczy***

1. Strony uznają:
 - a) potencjał transportu lotniczego dla rozwoju gospodarczego, zwłaszcza turystyki i dostępności do obszarów odległych;
 - b) znaczenie transportu lotniczego dla transportu długodystansowego;
 - c) konieczność skoncentrowania się na istniejących portach lotniczych i lądowiskach.
2. Strony, będąc świadome specyficznych negatywnych wpływów powodowanych przez transport lotniczy, takich jak hałas i emisje oraz ich wpływ na siedliska naturalne i półnaturalne oraz korytarze migracji ptaków, będą dążyć do unikania, minimalizacji, a gdy jest to niezbędne - kompensacji tego typu wpływów.
3. Strony podejmą działania w celu promocji rozwoju zrównoważonego transportu lotniczego poprzez:
 - a) optymalizację i poprawę istniejącej infrastruktury transportowej;
 - b) poprawę multimodalnych połączeń z/na lotniska w Karpatach z naciskiem na transport publiczny;

- c) ograniczenie, na ile jest to możliwe, operacji lotniczych nad siedliskami naturalnymi i półnaturalnymi oraz unikanie naruszania korytarzy migracyjnych ptaków.

Artykuł 13

Transport niezmotoryzowany

1. Strony uznają:
 - a) znaczące korzyści transportu niezmotoryzowanego, między innymi dla zdrowia publicznego i ograniczania negatywnych wpływów na środowisko;
 - b) iż transport niezmotoryzowany jest efektywny pod względem kosztów i utrzymania infrastruktury transportowej, wykorzystania przestrzeni i oszczędności energii;
 - c) rosnące znaczenie transportu niezmotoryzowanego, w szczególności dla turystyki i rekreacji.
2. Strony, będąc świadome potencjalnych negatywnych wpływów powodowanych przez transport niezmotoryzowany, takich jak zaburzanie spokoju fauny i flory na obszarach wrażliwych, będą dążyć do unikania, minimalizacji, a gdy jest to niezbędne - kompensacji tego typu wpływów.
3. Strony podejmują działania mające na celu promowanie rozwoju transportu niezmotoryzowanego, zwłaszcza transportu rowerowego i pieszego, poprzez tworzenie:
 - a) odpowiedniej infrastruktury transportowej, takiej jak chodniki, szlaki turystyczne, zielone ścieżki czy drogi dla rowerów;
 - b) połączeń intermodalnych, które łączą ruch pieszy i rowerowy;
 - c) systemu podnoszenia świadomości oraz udzielania informacji.

Artykuł 14**Systemy zarządzania ruchem**

1. Strony uznają znaczenie inteligentnych systemów zarządzania ruchem dla usuwania istniejących barier ograniczających mobilność w zakresie optymalizacji istniejących transportowych zdolności przepustowych, poprawy bezpieczeństwa oraz efektywności wykorzystania zasobów.
2. W zakresie zarządzania ruchem, każda ze Stron rozważy jako kwestię priorytetową, unikanie i/lub minimalizację negatywnych wpływów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych.
3. Strony będą promować systemy zarządzania ruchem, które w odpowiednich sytuacjach:
 - a) zapewnią optymalne i bezpieczne użytkowanie infrastruktury transportowej;
 - b) integrują różne rodzaje transportu;
 - c) wykorzystują potencjał transportu zbiorowego;
 - d) umożliwią interoperacyjność i ciągłość usług;
 - e) zapewnią w czasie rzeczywistym informacje o podróży i ruchu oraz wymianę danych;
 - f) wykorzystują technologie kosmiczne;
 - g) redukują kongestię;
 - h) wykorzystują dynamiczne zarządzanie parkingami.
4. Każda ze Stron uwzględni specjalne potrzeby środowiska górskiego oraz jego mieszkańców i dostosuje do nich sposób zarządzania ruchem, biorąc pod uwagę:
 - a) ochronę obszarów wrażliwych, zwłaszcza obszarów o wysokiej różnorodności biologicznej, łączności ekologicznej lub obszarów o międzynarodowym znaczeniu dla ochrony różnorodności biologicznej i krajobrazowej;
 - b) minimalizację zanieczyszczenia powietrza i hałasu;
 - c) potrzeby obszarów o szczególnym znaczeniu dla turystyki.

Artykuł 15**Standardy bezpieczeństwa**

1. Każda ze Stron wdroży i wyegzekwuje standardy bezpieczeństwa dla wszystkich rodzajów transportu.
2. Każda ze Stron podejmie środki naprawcze na obszarze swojego kraju w celu odbudowy/rehabilitacji odcinków linii kolejowych oraz odcinków dróg o wysokiej liczbie wypadków.

Artykuł 16**Koszty rzeczywiste**

1. Strony, w stosownych przypadkach, będą stosować zasadę „użytkownik płaci” oraz „zanieczyszczający płaci” w celu pokrycia rzeczywistych kosztów związanych z poszczególnymi rodzajami transportu.
2. W tym celu Strony uzgadniają, aby dążyć do:
 - a) wprowadzenia systemu oceny kosztów infrastruktury transportowej oraz kosztów zewnętrznych;
 - b) stopniowego wprowadzania systemów opłat właściwych dla poszczególnych rodzajów transportu w formie opłat związanych z infrastrukturą transportową lub kosztami zewnętrznymi.

ROZDZIAŁ IV
WDRAŻANIE, MONITORING I EWALUACJA

Artykuł 17

Wdrażanie

1. Każda ze Stron podejmie odpowiednie środki prawne i administracyjne w celu zapewnienia wdrażania postanowień niniejszego Protokołu oraz monitorowania skuteczności tych środków.
2. Każda ze Stron zbada możliwości wspierania środkami finansowymi wdrażania postanowień niniejszego Protokołu.
3. Każda ze Stron wyznaczy właściwy organ krajowy odpowiedzialny za realizację niniejszego Protokołu i udostępni tę informację innym Stronom. Właściwy organ krajowy będzie odpowiedzialny za monitorowanie efektów środków wymienionych w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu.
4. Konferencja Stron opracuje i przyjmie Strategiczny Plan Działań w Karpatach, który towarzyszyć będzie wdrażaniu niniejszego Protokołu.

Artykuł 18

Edukacja, informacja i świadomość społeczna

1. Strony będą popierać edukację, informację i podnoszenie świadomości społeczeństwa w odniesieniu do celów, środków i wdrażania niniejszego Protokołu.
2. Strony zapewnią dostęp społeczeństwa do informacji dotyczących wdrażania niniejszego Protokołu.

Artykuł 19**Spotkanie Stron**

1. Konferencja Stron Konwencji Karpackiej będzie służyć jako spotkanie Stron niniejszego Protokołu.
2. Strony Konwencji Karpackiej, które nie są Stronami niniejszego Protokołu, mogą uczestniczyć jako obserwatorzy w Konferencji Stron służącej jako spotkanie Stron Protokołu. Gdy Konferencja Stron służy jako spotkanie Stron niniejszego Protokołu, decyzje na podstawie niniejszego Protokołu podejmują tylko Strony Protokołu.
3. Jeśli Konferencja Stron służy jako spotkanie Stron niniejszego Protokołu, każdy członek prezydium Konferencji Stron reprezentujący Stronę Konwencji, która w tym czasie nie jest Stroną Protokołu, będzie zastąpiony przez członka wybranego spośród Stron niniejszego Protokołu.
4. Regulamin Konferencji Stron stosuje się *mutatis mutandis* do spotkania Stron, jeżeli Konferencja Stron służąca jako spotkanie Stron niniejszego Protokołu jednogłośnie nie zadecyduje inaczej.
5. Pierwsza sesja Konferencji Stron, służąca jako spotkanie Stron Protokołu, zostanie zwołana przez Sekretariat w połączeniu z pierwszą sesją Konferencji Stron, która jest planowana po wejściu w życie niniejszego Protokołu. Kolejne zwyczajne sesje Konferencji Stron służące jako spotkania Stron Protokołu będą się odbywały w połączeniu ze zwyczajnymi sesjami Konferencji Stron, o ile Konferencja Stron służąca jako spotkanie Stron niniejszego Protokołu nie zadecyduje inaczej.
6. Konferencja Stron służąca jako spotkanie Stron niniejszego Protokołu będzie, w ramach swojego mandatu, podejmować decyzje potrzebne w celu popierania jego skutecznego wdrażania. Zrealizuje ona funkcje przypisane jej przez Protokół i:
 - a) sformułuje zalecenia w sprawach niezbędnych w celu wdrażania niniejszego Protokołu;
 - b) powoła takie organy pomocnicze, jakie uzna za stosowne w celu wdrażania niniejszego Protokołu;
 - c) rozpatrzy i przyjmie, w miarę potrzeb, zmiany do niniejszego Protokołu, jakie uzna za stosowne w celu wdrażania niniejszego Protokołu; oraz
 - d) zrealizuje wszelkie inne funkcje, jakie mogą być wymagane w celu wdrożenia niniejszego Protokołu.

Artykuł 20**Sekretariat**

1. Sekretariat, powołany na podstawie Artykułu 15 Konwencji Karpackiej, będzie służyć jako Sekretariat niniejszego Protokołu.
2. Artykuł 15 ustęp 2 Konwencji Karpackiej, dotyczący zadań Sekretariatu, stosuje się *mutatis mutandis* do niniejszego Protokołu.

Artykuł 21**Organy pomocnicze**

1. Każdy organ pomocniczy ustanowiony przez Konwencję Karpacką lub na jej podstawie może, na podstawie decyzji Konferencji Stron służącej jako spotkanie Stron niniejszego Protokołu, służyć Protokołowi, w którym to przypadku w ramach spotkania Stron zostaną sprecyzowane funkcje, które będzie realizował ten organ.
2. Strony Konwencji Karpackiej, które nie są Stronami niniejszego Protokołu, mogą uczestniczyć w obradach każdego takiego organu pomocniczego w charakterze obserwatorów. Gdy organ pomocniczy Konwencji Karpackiej służy jako organ pomocniczy niniejszego Protokołu, decyzje na podstawie Protokołu będą podejmowane tylko przez Strony Protokołu.
3. Gdy organ pomocniczy Konwencji Karpackiej sprawuje swoje funkcje w odniesieniu do spraw dotyczących niniejszego Protokołu, każdy członek prezydium takiego organu pomocniczego reprezentujący Stronę Konwencji Karpackiej, która w tym czasie nie jest Stroną Protokołu, będzie zastąpiony przez członka wybranego przez Strony Protokołu spośród Stron Protokołu.

Artykuł 22***Monitoring wypełniania zobowiązań***

1. Strony będą systematycznie składać Konferencji Stron sprawozdania na temat działań dotyczących niniejszego Protokołu i rezultatów podjętych działań. Konferencja Stron określi terminy i formę składania takich sprawozdań.
2. Obserwatorzy mogą przedstawiać Konferencji Stron i/lub Komitetowi Wdrożeniowemu Konwencji Karpackiej (zwanemu dalej „Komitetem Wdrożeniowym”) wszelkie informacje lub sprawozdania dotyczące wdrażania postanowień niniejszego Protokołu i zastosowania się do nich.
3. Komitet Wdrożeniowy zgromadzi, oceni i przeanalizuje informacje istotne dla potrzeb wdrażania niniejszego Protokołu i będzie monitorować zastosowanie się Stron do postanowień niniejszego Protokołu.
4. Komitet Wdrożeniowy przedstawi Konferencji Stron zalecenia dotyczące wdrażania i niezbędnych środków dla zastosowania się do Protokołu.
5. Konferencja Stron przyjmie lub zaleci niezbędne działania.

Artykuł 23***Ewaluacja skuteczności postanowień***

1. Strony będą systematycznie badać i ewaluować skuteczność postanowień niniejszego Protokołu. Konferencja Stron może rozpatrzyć przyjęcie stosownych zmian do niniejszego Protokołu, jeżeli są one potrzebne do osiągnięcia jego celów.
2. Strony będą ułatwiać zaangażowanie władz regionalnych i lokalnych oraz innych interesariuszy w proces, o którym mowa w ustępie 1.

ROZDZIAŁ V
POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 24

Powiązania pomiędzy Konwencją Karpacką a Protokołem

1. Niniejszy Protokół stanowi Protokół do Konwencji Karpackiej w rozumieniu jej Artykułu 2 ustęp 3 oraz wszelkich innych stosownych artykułów Konwencji Karpackiej.
2. Do niniejszego Protokołu zastosowanie mieć będą *mutatis mutandis* postanowienia Artykułu 19, Artykułu 20, Artykułu 21 ustęp 2 - 4 oraz Artykułu 22 Konwencji Karpackiej dotyczące poprawek, rozstrzygania sporów, wejścia w życie i wypowiedzenia niniejszego Protokołu. Stroną niniejszego Protokołu może zostać wyłącznie Strona Konwencji Karpackiej.

Artykuł 25

Zastrzeżenia

Do niniejszego Protokołu nie mogą być wnoszone żadne zastrzeżenia.

Artykuł 26

Depozytariusz

Depozytariuszem niniejszego Protokołu jest Gabinet Ministrów Ukrainy.

Artykuł 27***Powiadomienia***

Depozytariusz jest zobowiązany, w odniesieniu do niniejszego Protokołu, powiadomić każdą Stronę o:

- a) każdym podpisaniu;
- b) zdeponowaniu dokumentu ratyfikacyjnego, zatwierdzenia lub przyjęcia;
- c) każdej dacie wejścia w życie;
- d) każdej deklaracji złożonej przez Stronę porozumienia lub sygnatariusza;
- e) każdym przypadku wypowiedzenia, zgłoszonym przez Stronę porozumienia, wraz z datą wejścia tego wypowiedzenia w życie.

Artykuł 28***Podpisy***

1. Niniejszy Protokół będzie otwarty do podpisu u Depozytariusza od dnia 26 września 2014 roku do dnia 26 września 2015 roku.
2. W przypadku Stron, które wyrażą zgodę na związanie się niniejszym Protokołem w późniejszym terminie, niniejszy Protokół wejdzie w życie dziewięćdziesiątego dnia od daty zdeponowania instrumentu ratyfikacji. Po wejściu w życie zmiany do niniejszego Protokołu, jakakolwiek nowa Strona niniejszego Protokołu stanie się Stroną zmienionego Protokołu.

Sporządzono w Mikulovie dnia 26 września 2014 roku, w jednym egzemplarzu oryginalnym w języku angielskim.

Egzemplarz oryginalny Protokołu będzie złożony u Depozytariusza, który przekaze jego uwierzytelnione kopie wszystkim Stronom.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszy Protokół

Protocol on Sustainable Transport to the Framework Convention on the Protection and Sustainable Development of the Carpathians

THE PARTIES TO THIS PROTOCOL

IN ACCORDANCE with their tasks, arising from the Framework Convention on the Protection and Sustainable Development of the Carpathians, hereinafter referred to as the "Carpathian Convention" (Kyiv, 2003), of pursuing a comprehensive policy and cooperating for the protection and sustainable development of the Carpathians;

IN COMPLIANCE with their obligations under Article 8 of the Carpathian Convention;

AWARE that the ecosystems and landscapes of the Carpathians are particularly sensitive;

RECOGNIZING that the effectively functioning transport system is crucial for the quality of life of citizens and enables economic growth and job creation;

AWARE that development of transport infrastructure and growing intensity of traffic can cause fragmentation of habitats and serious impacts on ecosystems;

CONVINCED that the local population must be able to determine its own social, cultural and economic development and take part in its implementation within the existing institutional framework;

AWARE that insufficient account is taken of more environmentally-friendly transport systems and of enhanced transnational compatibility and operability of the various means of transport;

AWARE that it is therefore necessary to optimize such transport systems by significantly strengthening the transport network both within and across the Carpathians, taking into account the specific environmental needs of the Carpathian region;

ACKNOWLEDGING that transport development can significantly influence regional and spatial development;

RECOGNIZING that the full costs of transport to society, including in terms of environmental, social and economic costs, are not fully taken into account nor reflected in pricing and decision making;

NOTING that all Parties to the Protocol are Parties to the Convention on Biological Diversity (Rio de Janeiro, 1992), the Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats (Bern, 1979), the Convention on

Wetlands of International Importance Especially as Waterfowl Habitat (Ramsar, 1971) and the Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage (Paris, 1972);

RECALLING, in particular, the Rio Declaration (Rio, 1992), the Johannesburg Declaration on Sustainable Development and the Plan of Implementation of the World Summit on Sustainable Development (Johannesburg, 2002), the Rio +20 outcome document "The future we want" (Rio, 2012);

RECALLING other relevant conventions and agreements, in particular, the Convention on Conservation of Migratory Species of Wild Animals (Bonn, 1979), the European Landscape Convention (Florence, 2000), the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo, 1991), the Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-making and Access to Justice in Environmental Matters (Århus, 1998), the Convention on International Civil Aviation and relevant Annexes (Chicago, 1944);

RECOGNIZING the experience gained in the framework of the Convention on the Protection of the Alps (Salzburg, 1991), and the related Transport Protocol and sustainable transport coordinated policy;

TAKING INTO ACCOUNT the legal and policy framework on transport and environment of the European Union;

EMPHASIZING the role of the Carpathian transport and of the related infrastructure in the framework of the EU Strategies for the Baltic Sea Region and the Danube Region with a view to ensuring the coherent development of both macro-regions, including infrastructural connections between them;

TAKING INTO ACCOUNT both the UNECE Trans-European network for motorways (TEM) and rail (TER) as well as EU Trans-European transport network developments (TEN-T);

AIMING at ensuring a more effective implementation of existing legal instruments, and BUILDING upon other international programmes;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

CHAPTER I

OBJECTIVES, GEOGRAPHICAL SCOPE AND DEFINITIONS

Article 1

General objectives and principles

1. In accordance with Article 8 of the Carpathian Convention, the objective of the Protocol on Sustainable Transport (hereinafter referred to as "the Protocol") is to enhance and facilitate cooperation of the Parties for the development of sustainable freight and passenger transport and related infrastructure in the Carpathians for the benefit of present and future generations with the objective to contribute to the sustainable development of the region while avoiding, minimizing and, where necessary, mitigating and compensating negative environmental and socio-economic impacts of transport and related infrastructure development.
2. To achieve the above objectives, the Parties shall therefore, in particular, cooperate on:
 - a) policies of sustainable transport and related infrastructure planning and development, which take into account the specificities of the mountain environment;
 - b) development of sustainable multi-modal transport policies, which provide the socio-economic benefits of mobility and access to urban, rural, remote areas and tourist destinations in the Carpathians;
 - c) reducing negative impacts on human health and improvement of transportation safety;
 - d) avoiding fragmentation of natural and semi-natural habitats caused by all transport modes and related infrastructure, as well as maintenance and improvement of ecological connectivity on the local, national and regional level;
 - e) development and promotion of environmentally friendly transport models and systems, in particular, in environmentally sensitive areas;
 - f) incorporating sustainable transport planning and traffic management in the Carpathians, avoiding overload of transit capacities across the Carpathians where possible;
 - g) assuring infrastructural functionality of the transport network;

- h) improvement or maintenance of transport infrastructure in terms of efficiency, safety, security passenger and freight mobility and emissions of greenhouse gases.

Article 2

Geographical scope

1. This Protocol applies to the Carpathian region (hereinafter referred to as "The Carpathians"), as defined by the Conference of the Parties.
2. Each Party may extend the application of this Protocol to additional parts of its national territory by making a declaration to the Depository.

Article 3

Definitions

For the purposes of this Protocol:

- a) "Conference of the Parties" means the Conference of the Parties to the Carpathian Convention;
- b) "Conservation" means a series of measures required to maintain the natural habitats and the populations of species of wild fauna and flora at a favorable conservation status;
- c) "Ecological connectivity" means the binding or connecting of eco-landscape elements (semi-natural, natural habitats or buffer zones, biological corridors) between them, from the point of view of an individual, a species, a population or an association of these entities, for whole or part of their developmental stage, at a given time or for a period given to improve the accessibility of the fields and resources for fauna and flora;
- d) "Environmentally friendly transport" means the transport that limits emissions and waste within the planet's ability to absorb them, uses renewable resources at or below their rates of generation, limits other impacts on landscapes and ecosystems, including habitat fragmentation, and uses non-renewable resources at or below the rates of development of renewable substitutes, while minimizing the impact on the use of land and the generation of noise;

- e) "Environmental quality objectives" means objectives which describe the state of environment to be attained, with due regard for the effects on ecosystems;
- f) "External costs" refer to a situation in which a transport user either does not pay for the full costs (including the environmental, congestion or accident costs) of his/her transport activity or does not receive the full benefits from it;
- g) "Interoperability" means possibility of transport modes to operate barrier free between national transport networks;
- h) "Landscape diversity" means the variability among landscapes;
- i) "Multi-modal transport" means the carriage of freight or passengers, or both, using two or more modes of transport;
- j) "Natural habitat" means the terrestrial or aquatic area distinguished by geographic, abiotic and biotic features, where an organism or population naturally occurs;
- k) "Observer" means observer as defined under Article 14 paragraph 5 of the Carpathian Convention;
- l) "Parties" means Parties to this Protocol;
- m) "Public concerned" means the public affected or likely to be affected by, or having an interest in, the environmental decision-making; for the purposes of this definition, non-governmental organizations promoting environmental protection and meeting any requirements under national law shall be deemed to have an interest;
- n) "Protected area" means a geographically defined area which is designated and managed to achieve specific conservation objectives;
- o) "Semi-natural habitat" means a habitat that has been modified and maintained by human activities, but still holds species that occur naturally in the area;
- p) "Sensitive area" means an area that is particularly vulnerable due to its own characteristics (conditioned by factors such as population density, topography and biotopes in the area) and prone to high environmental impact;
- q) "Subsidiary body" means a subsidiary body established in accordance with Article 14 paragraph 2 (e) of the Carpathian Convention that may include thematic working groups or committees;
- r) "Trans-European Networks" means transport infrastructure of an European strategic importance as identified either by the UNECE through the Trans-European transport for motorway (TEM) and rail

(TER) or EU through the Trans-European transport network (TEN-T);

- s) "Transport infrastructure" means all routes and fixed installations necessary for the circulation, safety and the protection of the environment in all modes of transport.

CHAPTER II

GENERAL OBLIGATIONS

Article 4

Integration of the objectives of sustainable transport and transport-infrastructure development in the Carpathians

1. The Parties shall take into consideration the objectives of this Protocol in their other policies and strategies, in particular but not limited to spatial planning and resource management, conservation of biological and landscape diversity, water and river basin management, agriculture and forestry, tourism, industry and energy.
2. The Parties shall cooperate on integrating the principles of sustainable transport and related infrastructure into other policies developed at global, regional, or national levels that could have beneficial influence on the conservation and sustainable use of biological and landscape diversity in the Carpathians, including production, transfer and saving of energy as well as tourism and recreation.

Article 5

Participation of regional and local authorities, and other stakeholders

1. The Parties shall take measures to facilitate, within its existing institutional framework, the coordination and cooperation between institutions, regional and local authorities concerned so as to encourage shared responsibility, in particular to develop and enhance synergies when implementing policies aimed at promoting sustainable transport and related infrastructure.
2. The Parties shall take measures to facilitate the involvement of other stakeholders such as communities and the public concerned in the process of preparing and implementing of these policies and measures.

Article 6***International cooperation***

1. The Parties shall encourage active cooperation among the competent institutions and organizations at the international level with regard to promoting sustainable transport and transport infrastructure in the Carpathian area.
2. The Parties shall facilitate cooperation in the Carpathian area between regional and local authorities and other stakeholders such as communities and the public concerned across national borders, seeking solutions to shared problems at the most suitable level.

CHAPTER III

SPECIFIC MEASURES

Article 7

General transport-policies and strategies

1. Each Party shall take into consideration the general objectives and principles contained in Article 1 of this Protocol when developing and implementing national policies and strategies.
2. In doing so, at all stages each Party shall define and implement, when deemed appropriate, environmental quality objectives for the establishment of the sustainable transport system in the Carpathians and adopt necessary measures to meet these objectives.

Article 8

Transport infrastructure networks and their connectivity

1. The Parties shall take into account the potential of alternative routes when planning and developing transport infrastructure networks, ensuring functionality and compatibility with Trans-European Networks at the most suitable level.
2. Each Party shall take measures to improve accessibility and to optimize the capacity of transport infrastructure networks on all levels.
3. Each Party shall consider in transport infrastructure planning as a matter of priority, the avoidance and/or minimization of negative socio-economic and environmental impacts.
4. Each Party shall take account of and adapt transport infrastructure networks to the special needs of the mountain environment and their inhabitants by taking into consideration:
 - a) the protection of sensitive areas, in particular, biodiversity-rich areas, ecological connectivity or areas of international importance for the protection of biodiversity and landscapes;
 - b) the minimization of air pollution and noise;
 - c) the needs of areas of particular importance for tourism.

5. Each Party shall therefore apply, where appropriate, strategic environmental assessments, environmental impact assessments as well as other tools and assessments.

Article 9

Road transport

1. The Parties shall recognize the importance of freight and passenger road transport in particular for accessibility to remote areas and final destinations as well as the development of the Carpathian region.
2. The Parties being aware of the specific negative impacts caused by road transport such as the fragmentation of landscapes and settlements, traffic mortality of animals, land use, loss of natural and semi-natural habitats, emissions of greenhouse gases, pollutants and noise shall seek to avoid, minimize and, where necessary, offset these impacts.
3. The Parties shall take action to promote the development of sustainable road transport by:
 - a) examining road networks for sustainability, adequate quality and use;
 - b) minimizing traffic volumes crossing sensitive areas;
 - c) promoting ecological connectivity by using instruments of spatial and transport planning and other measures;
 - d) facilitating access to alternative fuels and energy by implementation of international standards for related infrastructure, and providing information on the location and compatibility of fuel infrastructure;
 - e) promoting collective transport, including public transport;
 - f) optimizing the interface between long-distance and last-mile freight transport in order to limit individual deliveries including through optimized planning and logistics;
 - g) adopting measures for lowering mortality of animals due to traffic;
 - h) respecting traditional landscapes;
 - i) minimizing negative impacts on public health of local communities.

Article 10
Rail transport

1. The Parties shall recognize:
 - a) the importance of freight and passenger rail transport as a significant component of multi-modal transport and as a main alternative to road transport in the Carpathian region;
 - b) the significance of freight and passenger rail transport for the development of the Carpathian region, including tourism.

2. The Parties being aware of the specific negative impacts caused by rail transport such as traffic mortality of animals, fragmentation of landscapes and settlements and noise emissions, shall seek to avoid, minimize and, where necessary, offset these impacts.

3. The Parties shall take action to promote the development of sustainable rail transport by:
 - a) optimizing and modernizing rail transport, in particular for cross-border freight and passenger flows;
 - b) improving multi-modality through improved logistics and connections between different modes of transport;
 - c) adopting measures for lowering mortality of animals due to traffic;
 - d) promoting ecological connectivity by using instruments of spatial and transport planning and other measures;
 - e) adopting measures to transfer the long distance carriage of freight and passengers to rail as far as feasible;
 - f) maintaining and improving the railways network.

Article 11

Water transport

1. The Parties shall recognize the potential of water transport:
 - a) in particular as a component of multi-modal transport;
 - b) for the development of the Carpathian region, including tourism.

2. The Parties taking into account the hydrological, biological and ecological and other specificities of mountain river basins shall seek to avoid, minimize and, where necessary, offset the impacts on mountain river basins - in particular, on wetlands and freshwater ecosystems - such as emission of pollutants and noise, destruction of natural and semi-natural habitats, fragmentation of river ecosystems and wakes.

Article 12

Air transport

1. The Parties shall recognize:
 - a) the potential of air transport for economic development, in particular, of tourism and accessibility to remote areas;
 - b) the importance of air transport for long distance transportation;
 - c) the necessity to concentrate on existing airports and airfields.

2. The Parties being aware of the specific negative impacts caused by air transport such as aircraft noise and emission, and its impact on natural and semi-natural habitats and bird migration corridors, shall seek to avoid, minimize and, where necessary, offset these impacts.

3. The Parties shall take action to promote the development of sustainable air transport by:
 - a) optimizing and improving of existing transport infrastructure;
 - b) improving multi-modal connections from/to airports in the Carpathians with the focus on the public transport;

- c) reducing, as far as possible, the operation of aircraft over natural and semi-natural habitats and avoiding interception of bird migration corridors.

Article 13

Non-motorized transportation

1. The Parties shall recognize:
 - a) the significant benefits of non-motorized transportation, *inter alia* for public health and for minimizing of negative impacts on the environment;
 - b) that non-motorized transportation is resource efficient in terms of costs and maintenance of transport infrastructure, space usage and energy savings;
 - c) the growing importance of non-motorized transportation, in particular, for tourism and recreation.
2. The Parties being aware of the potential negative impacts caused by non-motorized transportation such as disturbance of fauna and flora in sensitive areas, shall seek to avoid, minimize and, where necessary, offset these impacts.
3. The Parties shall take action to promote the development of non-motorized transportation especially cycling and walking by development of:
 - a) appropriate transport infrastructure such as sidewalks, hiking trails, green ways and cycling routes;
 - b) intermodal connection that integrate pedestrian and bicycle traffic;
 - c) awareness raising and information system.

Article 14

Traffic management systems

1. The Parties shall recognize the significance of the intelligent traffic managements systems to remove existing mobility barriers in terms of optimization of existing transport capacities, improvement of safety, resource efficiency.
2. Each Party shall consider in traffic management, as a matter of priority, the avoidance and/or minimization of negative socio-economic and environmental impacts.
3. The Parties shall promote traffic managements systems, that, where appropriate:
 - a) provide optimal and safe use of transport infrastructure;
 - b) integrate the different modes of transport;
 - c) utilize the potential of collective transport;
 - d) enable interoperability and continuity of services;
 - e) provide real-time travel and traffic information and data exchange;
 - f) incorporate space based technologies;
 - g) reduce congestion;
 - h) incorporate dynamic parking management.
4. Each Party shall take account of and adapt traffic management to the special needs of the mountain environment and their inhabitants, taking into consideration:
 - a) the protection of sensitive areas, in particular, biodiversity-rich areas, ecological connectivity or areas of international importance for the protection of biodiversity and landscapes;
 - b) the minimization of air pollution and noise;
 - c) the needs of areas of particular importance for tourism.

Article 15***Safety standards***

1. Each Party shall implement and enforce safety standards for all transport modes.
2. Each Party shall take remedial measures in its national territory for reconstruction/ rehabilitation of rail sections and road sections with a high accident concentration.

Article 16***Real costs***

1. The Parties shall, where appropriate apply “user pays” and “polluter-pays principle” to cover the real costs of the various transport modes.
2. Toward this end, the Parties agree to seek to:
 - a) introduce a system for the assessment of transport infrastructure costs and external costs;
 - b) gradually introduce transport-specific charging systems in the form of transport infrastructure or external costs charges.

CHAPTER IV

IMPLEMENTATION, MONITORING AND EVALUATION

Article 17

Implementation

1. Each Party shall undertake appropriate legal and administrative measures for ensuring implementation of the provisions of this Protocol and for monitoring the effectiveness of these measures.
2. Each Party shall explore the possibilities of supporting, through financial measures, the implementation of the provisions of this Protocol.
3. Each Party shall designate a relevant national authority responsible for the implementation of this Protocol and make this information available to other Parties. The respective national authorities shall be responsible for monitoring the effects of the measures mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article.
4. The Conference of the Parties shall develop and adopt the Strategic Action Plan in the Carpathians, which will accompany the implementation of this Protocol.

Article 18

Education, information and public awareness

1. The Parties shall promote education, information and awareness raising of the public regarding the objectives, measures and implementation of this Protocol.
2. The Parties shall ensure access of the public to the information related to the implementation of this Protocol.

Article 19

Meeting of the Parties

1. The Conference of the Parties of the Carpathian Convention shall serve as the meeting of the Parties to this Protocol.
2. The Parties to the Carpathian Convention that are not Parties to this Protocol may participate as observers in the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to this Protocol. When the Conference of the Parties serves as the meeting of the Parties to this Protocol, decisions under this Protocol shall be taken only by those that are Parties to it.
3. When the Conference of the Parties serves as the meeting of the Parties to this Protocol, any member of the bureau of the Conference of the Parties representing a Party to the Convention but, at that time, not a Party to this Protocol, shall be substituted by a member to be elected by and from among the Parties to this Protocol.
4. The Rules of Procedure for the Conference of the Parties shall apply *mutatis mutandis* to the meeting of the Parties, except as may be otherwise decided by consensus by the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to this Protocol.
5. The first meeting of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to this Protocol shall be convened by the Secretariat in conjunction with the first meeting of the Conference of the Parties that is scheduled after the date of the entry into force of this Protocol. Subsequent ordinary meetings of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to this Protocol shall be held in conjunction with ordinary meetings of the Conference of the Parties, unless otherwise decided by the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to this Protocol.
6. The Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to this Protocol shall make, within its mandate, the decisions necessary to promote its effective implementation. It shall perform the functions assigned to it by this Protocol and shall:
 - a) Make recommendations on any matters necessary for the implementation of this Protocol;
 - b) Establish such subsidiary bodies as are deemed necessary for the implementation of this Protocol;
 - c) Consider and adopt, as required, amendments to this Protocol that are deemed necessary for the implementation of this Protocol; and

- d) Exercise such other functions as may be required for the implementation of this Protocol.

Article 20

Secretariat

1. The Secretariat established by Article 15 of the Carpathian Convention shall serve as the Secretariat of this Protocol.
2. Article 15, paragraph 2, of the Carpathian Convention on the functions of the Secretariat shall apply, *mutatis mutandis*, to this Protocol.

Article 21

Subsidiary bodies

1. Any subsidiary body established by or under the Carpathian Convention may, upon a decision by the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to this Protocol, serve the Protocol, in which case the meeting of the Parties shall specify which functions that body shall exercise.
2. Parties to the Carpathian Convention that are not Parties to this Protocol may participate as observers in the meetings of any such subsidiary. When a subsidiary body of the Carpathian Convention serves as a subsidiary body to this Protocol, decisions under the Protocol shall be taken only by the Parties to the Protocol.
3. When a subsidiary body of the Carpathian Convention exercises its functions with regard to matters concerning this Protocol, any member of the bureau of that subsidiary body representing a Party to the Carpathian Convention but, at that time, not a Party to the Protocol, shall be substituted by a member to be elected by and from among the Parties to the Protocol.

Article 22

Monitoring of compliance with obligations

1. The Parties shall regularly report to the Conference of the Parties on measures related to this Protocol and the results of the measures taken. The Conference of the Parties shall determine the intervals and format at which the reports must be submitted.
2. Observers may present any information or report on implementation of and compliance with the provisions of this Protocol to the Conference of the Parties and/or to the Carpathian Convention Implementation Committee (hereinafter referred to as the “Implementation Committee”).
3. The Implementation Committee shall collect, assess and analyze information relevant to the implementation of this Protocol and monitor the compliance by the Parties with the provisions of this Protocol.
4. The Implementation Committee shall present to the Conference of the Parties recommendations for implementation and the necessary measures for compliance with the Protocol.
5. The Conference of the Parties shall adopt or recommend necessary measures.

Article 23

Evaluation of the effectiveness of the provisions

1. The Parties shall regularly examine and evaluate the effectiveness of the provisions of this Protocol. The Conference of the Parties may consider the adoption of appropriate amendments to this Protocol where necessary in order to achieve its objectives.
2. The Parties shall facilitate the involvement of the local authorities and other stakeholders in the process under paragraph 1.

CHAPTER V

FINAL PROVISIONS

Article 24

Links between the Carpathian Convention and the Protocol

1. This Protocol constitutes a Protocol to the Carpathian Convention within the meaning of its Article 2 paragraph 3 thereof and any other relevant articles of the Carpathian Convention.
2. The provisions of Articles 19, 20, 21 paragraphs 2 to 4 and Article 22 of the Carpathian Convention on entry into force, amendment of and withdrawal from this Protocol and on settlement of disputes shall apply *mutatis mutandis* to this Protocol. Only a Party to the Carpathian Convention may become Party to this Protocol.

Article 25

Reservations

No reservations may be made to this Protocol.

Article 26

Depositary

The Depositary of this Protocol is the Government of Ukraine.

Article 27***Notifications***

The Depositary shall, in respect of this Protocol, notify each Party of:

- a) any signature;
- b) the deposit of any instrument of ratification, acceptance or approval;
- c) any date of entry into force;
- d) any declaration made by a Party or signatory;
- e) any denunciation notified by a Party, including the date on which it becomes effective.

Article 28***Signature***

1. This Protocol shall be open for signature at the Depositary from 26 September 2014 to 26 September 2015.
2. For Parties which express their consent to be bound by this Protocol at a later date, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the date of deposit of the instrument of ratification. After the entry into force of an amendment to this Protocol, any new Party to the said Protocol shall become a Party to the Protocol, as amended.

Done at Mikulov on the 26 September 2014 in one original in English language.

The original of the Protocol shall be deposited with the Depositary, which shall distribute certified copies to all Parties.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto, have signed this Protocol