

Subsemnata ROXANA FURCOIU, traducător autorizat, pentru limbile engleză, italiană, spaniolă și germană, cu autorizația Nr. 11644/2010 de Ministerul Justiției, certific exactitatea prezentei traduceri și conformitatea ei cu textul înscrisului văzut de mine.

Traducător
ROXANA FURCOIU



S. J. 11644/2010



www.remarx.ro

TRADUCERI DIN ÎN ORICE LIMBA STRĂINĂ

Program de lucru: de luni până vineri de la orele 8.00 la orele 20.00

Str. M. Kogălniceanu nr.19
Bl. C 5, Etj. 5, Ap. 3
Clădirea Roland

Tel./Fax : 0268.32.71.73
Mob.: 0721.42.05.25

office@remarx.ro
roxana@remarx.ro

Traducere din limba engleză în limba română conform copiei

Protocolul privind Transportul Durabil la Convenția Cadru privind Protecția și Dezvoltarea Durabilă a Carpaților



PĂRȚILE PREZENTULUI PROTOCOL,

ÎN CONFORMITATE cu sarcinile ce le revin în baza Convenției-cadru privind protecția și dezvoltarea durabilă a Carpaților (Kiev, 2003), denumită în continuare „Convenția Carpatică”, de a elabora o politică cuprinzătoare de protecție și dezvoltarea durabilă a Carpaților;

ÎN CONFORMITATE cu obligațiile ce le revin în baza Articolului 8 din Convenția Carpatică;

CONȘTIENȚE că ecosistemele și peisajele din Carpați sunt extrem de fragile;

RECUNOSCÂND că funcționarea eficientă a sistemului de transport este crucială pentru calitatea vieții cetățenilor și că facilitează creșterea economică și crearea de locuri de muncă;

CONȘTIENȚE că dezvoltarea infrastructurii de transport și intensitatea crescândă a traficului poate cauza fragmentarea habitatelor și poate avea un impact semnificativ asupra ecosistemelor;

CONVINSE că populația locală trebuie să-și poată determina propria dezvoltare socială, culturală și economică și să ia parte la implementarea acesteia în cadrul instituțional existent;

CONȘTIENȚE că nu se acordă suficientă atenție sistemelor de transport prietenoase cu mediul și întăririi compatibilității și operabilității transnaționale a diferitelor mijloacelor de transport;

CONȘTIENȚE de faptul că, prin urmare, este necesară optimizarea sistemelor de transport în cauză prin consolidarea semnificativă a rețelei de transport atât în interiorul, cât și dincolo de Carpați, luând în considerare nevoile specifice de mediu ale regiunii carpatice;

RECUNOSCÂND că dezvoltarea transportului poate influența în mod semnificativ dezvoltarea regională și spațială;

RECUNOSCÂND că totalul costurilor de transport în raport cu societatea, inclusiv în materie de costuri de mediu, sociale și economice, nu sunt luate în considerare în totalitate și nici nu se reflectă în prețuri și în deciziile luate;

LUÂND NOTĂ de faptul că toate Părțile la Protocol sunt Părți la Convenția privind diversitatea biologică (Rio de Janeiro, 1992), Convenția privind conservarea vieții în sălbăcie și habitatele naturale (Berna, 1979), Convenția asupra zonelor umede de importanță internațională, în special ca habitat al păsărilor acvatice (Ramsar, 1971) și Convenția privind protecția patrimoniului mondial, cultural și natural (Paris, 1972);

REAMINTIND, în special, Declarația de la Rio (Rio, 1992), Declarația de la Johannesburg, Declarația privind dezvoltarea durabilă și planul de implementare a summitului mondial privind dezvoltarea durabilă (Johannesburg, 2002), documentul final Rio+20 „Viitorul pe care ni-l dorim” (Rio, 2012);

REAMINTIND alte convenții și acorduri relevante, în special Convenția privind conservarea speciilor migratoare de animale sălbatice (Bonn, 1979), Convenția europeană a peisajului (Florența, 2000), Convenția privind evaluarea impactului transfrontalier (Espoo 1991), Convenția privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu (Arhus, 1998), Convenția privind aviația internațională civilă și anexele relevante (Chicago, 1944);

RECUNOSCÂND experiența acumulată în cadrul Convenției privind protecția Alpilor (Salzburg, 1991) și Protocolul aferent pentru transport și politica coordonată pentru transportul durabil;

LUÂND ÎN CONSIDERARE cadrul juridic și politicile al Uniunii Europene privind transportul și mediul;

SUBLINIIND rolul transportului și al infrastructurii aferente din regiunea Carpatică în cadrul Strategiilor Uniunii Europene pentru Regiunea Mării Baltice și pentru Regiunea Dunării cu scopul de a asigura dezvoltarea coerentă a ambelor macror regiuni, inclusiv legăturile infrastructurale dintre acestea;

LUÂND ÎN CONSIDERARE atât rețeaua de autostrăzi (TEN) și căii ferate trans-europene (TER) a CEE-ONU, precum și dezvoltarea rețelei trans-europene de transport (TEN-T);

URMĂRIND asigurarea unei implementări mai eficiente a instrumentelor legale existente și AVÂND LA BAZĂ alte programe internaționale;

AU CONVENIT ASUPRA CELOR CE URMEAZĂ:

CAPITOLUL I

OBIECTIVE, ACOPERIRE GEOGRAFICĂ ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiective și principii generale

1. În conformitate cu Articolul 8 din Convenția Carpatică, obiectivul Protocolului privind transportul durabil (denumit în continuare „Protocolul”) este acela de a spori și de a facilita cooperarea Părților în vederea dezvoltării transportului durabil de mărfuri și pasageri și a infrastructurii aferente în regiunea Carpaților pentru beneficiul generațiilor prezente și viitoare cu obiectivul de a contribui la dezvoltarea durabilă a regiunii, evitându-se, totodată, minimizarea și, după caz, diminuarea și compensarea impactului de mediu și socio-economic asupra dezvoltării transportului și infrastructurii aferente.
2. Pentru a atinge obiectivele de mai sus, Părțile vor coopera, în special, în ceea ce privește:
 - a) planificarea și dezvoltarea politicilor de transport durabil și infrastructură aferentă, care iau în considerare caracteristicile mediului montan;
 - b) dezvoltarea politicilor privind transportul multimodal durabil, care oferă beneficii socio-economice de mobilitate și acces la zonele urbane, rurale și izolate, precum și la destinațiile turistice din Carpați;
 - c) reducerea impactului negativ asupra sănătății umane și îmbunătățirea siguranței transportului;
 - d) evitarea fragmentării habitatelor naturale și semi-naturale cauzată de totalitatea mijloacelor de transport și de infrastructura aferentă, precum și menținerea și îmbunătățirea conectivității ecologice la nivel local, național și regional;
 - e) dezvoltarea și promovarea modelelor și sistemelor de transport prietenoase cu mediul, în special în zonele sensibile din punct de vedere ecologic;
 - f) implementarea planificării transportului durabil și a managementului traficului în Carpați, evitând supraîncărcarea capacității de tranzit de-a lungul Carpaților, atunci când este posibil;
 - g) asigurarea funcționalității infrastructurale a rețelei de transport;
 - h) îmbunătățirea sau întreținerea infrastructurii de transport în ceea ce privește eficiența, siguranța, siguranța pasagerilor și mobilitatea mărfurilor, precum și emisiile de gaze cu efect de seră



Articolul 2

Delimitare geografică

1. Prezentul Protocol se aplică regiunii carpatice (denumită în continuare „Carpați”), definită de Conferința Părților.



2. Fiecare Parte poate extinde aplicarea prezentului Protocol la părți adiționale ale teritoriului național în baza transmiterii unei declarații către Depozitar.

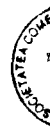
Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului Protocol:

- a) „Conferința Părților” reprezintă Conferința Părților la Convenția Carpatică;
- b) „Conservarea” se referă la o serie de măsuri necesare pentru a menține habitatele naturale și populațiile de specii de faună și floră sălbatică într-o stare de conservare favorabilă;
- c) „Conectivitatea ecologică” se referă la legarea sau conectarea elementelor ecologice și de peisaj (habitate naturale și semi-naturale sau zone tampon, coridoare biologice) între ele, din punct de vedere al indivizilor, speciilor, populațiilor sau asocierii acestora, pe întreg stadiul de dezvoltare sau numai pentru o parte din acesta, la un moment dat sau pentru perioada necesară în vederea îmbunătățirii; accesului la terenuri și resurse pentru faună și floră
- d) „Transport prietenos cu mediul” se referă la transportul care limitează emisiile și deșeurile la capacitatea planetei de a le absorbi, utilizează resurse regenerabile la limita sau sub viteza de generare, limitează celelalte efecte asupra peisajelor și ecosistemelor, inclusiv fragmentarea habitatului și utilizează resurse neregenerabile la limita sau sub viteza de dezvoltare a substituenților regenerabili, în timp ce minimizează impactul asupra utilizării terenului și generării de zgomot;
- e) „Obiectivele de calitate a mediului” se referă la obiectivele utilizate pentru a descrie starea mediului care trebuie atinsă, ținând cont de impactul asupra ecosistemelor;
- f) „Costurile externe” se referă la situația în care un utilizator de transport fie nu achită în întregime costurile aferente activității sale de transport (inclusiv costurile de mediu, de aglomerație sau de accident) sau nu obține beneficii complete de pe urma acesteia;
- g) „Interoperabilitatea” se referă la posibilitatea modurilor de transport de fi utilizate fără obstacole pe rețelele naționale de transport;
- h) „Diversitatea peisagistică” se referă la varietatea peisajelor;
- i) „Transportul multimodal” se referă fie la transportul mărfurilor sau al pasagerilor, fie la transportul ambelor, prin utilizarea a două sau mai multe mijloace de transport;
- j) „Habitatul natural” se referă la zona terestră sau acvatică care se distinge prin caracteristicile geografice, abiotice și biotice unde un organism sau o populație poate apărea în mod natural;
- k) „Observator” se referă la un observator, așa cum este definit în Articolul 14 alineatul 5 din Convenția Carpatică;
- l) „Părțile” reprezintă Părțile la prezentul Protocol;

- m) „Publicul vizat” se referă la publicul afectat sau care ar putea fi afectat sau care este interesat de luarea deciziilor cu privire la mediu; în sensul acestei definiții, organizațiile nonguvernamentale care promovează orice aspect legat de protecția mediului și care întrunesc prevederile legislației naționale vor fi percepute ca având un interes;
- n) „Aria protejată” se referă la o zonă definită geografic care a fost desemnată și este administrată pentru a atinge obiectivele specifice de conservare;
- o) „Habitatul semi-natural” se referă la un habitat care a fost modificat și întreținut prin activități umane, dar care continuă să găzduiască specii care apar în zonă în mod natural;
- p) „Zona sensibilă” se referă la o zonă extrem de vulnerabilă ca urmare a propriilor caracteristici (condiționată de factori precum densitatea populației, topografia și biotopurile din zonă) și care este predispusă la un impact de mediu ridicat;
- q) „Organismul subsidiar” se referă la un organism subsidiar stabilit în conformitate cu Articolul 14 alineatul 2 (e) din Convenția Carpatică, care poate include grupuri de lucru tematice sau comitete;
- r) „Rețelele trans-europene” se referă la o infrastructură de transport de importanță europeană strategică, identificată fie de CEE-ONU prin rețeaua de autostrăzi (TEM) și căi ferate trans-europene (TER) sau prin rețeaua trans-europeană de transport (TEN-T);
- s) „Infrastructura de transport” se referă la toate rutele și instalațiile necesare pentru circulație, aferente tuturor modurilor de transport, cu asigurarea protecției mediului





CAPITOLUL II OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 4

Integrarea obiectivelor de transport durabil și dezvoltarea infrastructurii de transport în Carpați

1. Părțile vor lua în considerare obiectivele prezentului Protocol în cadrul celorlalte politici și strategii, în special, dar fără a se limita la planificarea teritoriului și la gestionarea resurselor, la conservarea diversității biologice și peisagistice, la gestionarea apelor și bazinelor râurilor, la agricultură și silvicultură, turism, industrie și energie.
2. Părțile vor coopera pentru integrarea în alte politici, elaborate la nivel global, regional sau național, a principiilor transportului durabil și a infrastructurii de transport aferente, care pot fi benefice și pot influența conservarea și utilizarea durabilă a diversității biologice și peisagistice din Carpați, inclusiv producția, transferul și economisirea de energie, precum și turismul și recreerea.

Articolul 5

Participarea autorităților regionale și locale și a altor părți interesate

1. Părțile vor lua măsuri, respectând cadrul instituțional existent, pentru a facilita coordonarea și cooperarea dintre instituții, autorități regionale și locale interesate, cu scopul de a încuraja responsabilitatea comună, în special pentru dezvoltarea și intensificarea sinergiilor la momentul implementării politicilor destinate să promoveze transportul durabil și infrastructura aferentă.
2. Părțile vor lua măsuri pentru a facilita implicarea altor părți interesate, precum comunitățile și publicul vizat în procesul de pregătire și implementare a acestor politici și măsuri.

Articolul 6

Cooperarea internațională

1. Părțile vor încuraja cooperarea activă dintre instituțiile și organizațiile competente la nivel internațional, cu privire la promovarea transportului durabil și infrastructurii de transport în regiunea carpatică.
2. Părțile vor facilita cooperarea în regiunea carpatică dintre autoritățile regionale și locale, precum și alte părți interesate, cum ar fi comunitățile și publicul vizat, aflat de o parte și de alta a frontierei, căutând soluții la problemele comune la cel mai potrivit nivel.

CAPITOLUL III MĂSURI SPECIFICE

Articolul 7

Politici și strategii generale de transport

1. Fiecare Parte va lua în considerare obiectivele generale și principiile incluse în Articolul 1 din prezentul Protocol la momentul dezvoltării și implementării politicilor și strategiilor naționale.
2. În acest sens, în toate etapele fiecare Parte va defini și implementa, atunci când consideră de cuviință, obiectivele de calitate a mediului pentru a stabili sistemul de transport durabil în Carpați și va adopta măsurile necesare în vederea îndeplinirii acestor obiective.

Articolul 8

Rețelele infrastructurii de transport și conectivitatea acestora

1. Părțile vor lua în considerare eventualele rute alternative la momentul planificării și dezvoltării rețelelor infrastructurii de transport, asigurând funcționalitatea și compatibilitatea cu rețelele trans-europene, în cel mai convenabil mod.
2. Fiecare Parte va lua măsuri pentru a îmbunătăți accesibilitatea și pentru a optimiza capacitatea rețelelor infrastructurii de transport la toate nivelurile.
3. Fiecare Parte va trata evitarea și/sau minimizarea impactului negativ socio-economic și de mediu ca o prioritate, în momentul planificării infrastructurii de transport.
4. Fiecare Parte va ține seama de rețelele infrastructurii de transport și le va adapta la nevoile specifice ale mediului montan și ale locuitorilor din zonă, luând în considerare:
 - a) protejarea zonelor sensibile, în special a zonelor bogate în biodiversitate, a zonelor de conectivitate ecologică sau de importanță internațională pentru protejarea biodiversității și peisajelor;
 - b) minimizarea poluării aerului și zgomotului;
 - c) nevoile zonelor care prezintă o importanță deosebită pentru turism.
5. ~~Așadar~~ Prin urmare, fiecare Parte va efectua, după caz, evaluări strategice de mediu, evaluări ale impactului asupra mediului, precum și alte instrumente și evaluări.

Articolul 9

Transportul rutier

1. Părțile vor recunoaște importanța transportului rutier de mărfuri și pasageri, în special în ceea ce privește accesibilitatea în zonele izolate și destinațiile finale, precum și pentru dezvoltarea regiunii carpatice.
2. Părțile, conștiente de impactul negativ specific cauzat de transportul rutier precum fragmentarea peisajelor și a așezărilor, mortalitatea cauzată animalelor de trafic, utilizarea terenurilor, pierderea habitatelor naturale sau semi-naturale, emisiile de gaze cu efect de seră, poluanți și zgomot, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să compenseze aceste efecte.
3. Părțile vor lua întreprinde acțiuni pentru a promova dezvoltarea transportului rutier durabil prin:
 - a) examinarea rețelelor de transport din punct de vedere al dezvoltării durabile, al calității și utilizării adecvate;
 - b) minimizarea volumului de trafic care tranzitează zonele sensibile;
 - c) promovarea conectivității ecologice prin utilizarea de instrumente de planificare a teritoriului și a transportului, precum și a altor măsuri;
 - d) facilitarea accesului la energie și combustibili alternativi, prin implementarea standardelor internaționale aferente infrastructurii respective și prin furnizarea de informații privind localizarea și compatibilitatea infrastructurii pentru astfel de combustibili;
 - e) promovarea transportului în comun, inclusiv a transportului public;
 - f) optimizarea interfeței dintre transportul de marfă pe distanțe lungi și transportul de marfă pe distanțe scurte pentru a limita livrările individuale, inclusiv prin optimizarea planificării și logisticii;
 - g) adoptarea măsurilor de scădere a mortalității animalelor cauzată de trafic;
 - h) respectarea peisajelor tradiționale;
 - i) minimizarea impactului negativ asupra sănătății publice a comunităților locale.

Articolul 10

Transportul feroviar

1. Părțile vor recunoaște:
 - a) importanța transportului feroviar de mărfuri și pasageri ca o componentă semnificativă a transportului multimodal și ca principala alternativă la transportul rutier în regiunea carpatică;
 - b) semnificația transportului feroviar de mărfuri și pasageri pentru dezvoltarea regiunii carpatice, inclusiv a turismului.
2. Părțile, conștiente de impactul negativ specific cauzat de transportul feroviar, precum și de moartea animalelor din cauza traficului, fragmentarea peisajelor și a așezărilor și de emisiile de zgomot, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să contrabalanseze aceste efecte.

3. Părțile vor întreprinde acțiuni pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar durabil prin:

- a) optimizarea și modernizarea transportului feroviar, în special pentru fluxurile transfrontaliere de mărfuri și de pasageri;
- b) îmbunătățirea multimodalității prin îmbunătățirea logisticii și conexiunilor dintre diferitele moduri de transport;
- c) adoptarea de măsuri pentru a reduce mortalitatea animalelor cauzată de trafic;
- d) promovarea conectivității ecologice prin utilizarea de instrumente de planificare teritorială și a transportului, precum și a altor măsuri;
- e) adoptarea de măsuri pentru a transfera transportul de mărfuri și pasageri pe distanțe lungi pe calea ferată, în măsura în care acest lucru este posibil;
- f) întreținerea și îmbunătățirea rețelei de căi ferate.

Articolul 11
Transportul naval

1. Părțile vor recunoaște potențialul transportului naval:
 - a) în special ca parte a transportului multimodal;
 - b) pentru dezvoltarea regiunii carpatice, inclusiv a turismului.
2. Părțile, luând în considerare caracteristicile hidrologice, biologice și ecologice, precum și alte caracteristici ale bazinelor râurilor montane, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să compenseze impactul asupra bazinelor râurilor montane – în special, asupra zonelor umede și ecosistemelor de apă dulce – precum emisiile de poluanți și zgomot, distrugerea habitatelor naturale și semi-naturale, fragmentarea ecosistemelor râurilor.

Articolul 12
Transportul aerian

1. Părților vor recunoaște:
 - a) potențialul transportului aerian pentru dezvoltarea economică, în special pentru dezvoltarea turismului și accesibilitatea în zonele izolate;
 - b) importanța transportului aerian pentru transportul pe distanțe lungi;
 - c) necesitatea de a se concentra pe aeroporturile și aerodromurile existente.
2. Părțile, conștiente de impactul negativ specific cauzat de transportul aerian, de zgomotul și emisiile aeronavelor, precum și de impactul asupra habitatelor naturale și semi-naturale și coridoarelor de migrație a păsărilor, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să compenseze aceste efecte.



3. Părțile vor întreprinde acțiuni pentru a promova dezvoltarea transportului aerian durabil prin:

- a) optimizarea și îmbunătățirea infrastructurii de transport existente;
- b) îmbunătățirea conexiunilor multimodale din/spre aeroporturile din Carpați, cu accent pe transportul public;
- c) reducerea, pe cât posibil, a operării aeronavelor deasupra habitatelor naturale și semi-naturale și evitarea interceptării cu coridoarele de migrație a păsărilor.

Articolul 13

Transportul nemotorizat

1. Părțile vor recunoaște:

- a) beneficiile semnificative ale transportului nemotorizat, *inter alia* pentru sănătatea publică și pentru minimizarea impactului negativ asupra mediului;
- b) faptul că transportul nemotorizat reprezintă o resursă eficientă în termeni de costuri și întreținere a infrastructurii de transport, utilizării de spațiu și economisirii de energie;
- c) importanța crescândă a transportului nemotorizat, în special pentru turism și recreere.

2. Părțile, conștiente de potențialul impact negativ cauzat de transportul nemotorizat precum perturbarea faunei și florei în zonele sensibile, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să compenseze aceste efecte.

3. Părțile vor întreprinde acțiuni pentru promovarea transportului nemotorizat, în special a ciclismului și mersului pe jos prin dezvoltarea:

- a) unei infrastructuri de transport adecvate precum trotuare, trasee montane, drumuri verzi și rute pentru ciclism;
- b) conexiunilor intermodale care să integreze circulația pietonilor și a bicicletelor;
- c) acțiunilor de conștientizare și a unui sistem de informare.

Articolul 14

Sistemele de gestionare a traficului

1. Părțile vor recunoaște importanța sistemelor inteligente de gestionare a traficului pentru a elimina barierele de mobilitate existente în materie de optimizare a capacităților de transport existente, de îmbunătățire a siguranței, de eficientizare a resurselor.
2. Fiecare Parte va lua în considerare în managementul traficului, ca un aspect prioritar, evitarea și/sau reducerea impactului negativ socio-economic și de mediu.

3. După caz, Părțile vor promova sistemele de gestionare a traficului care:
- a) asigură utilizarea optimă și în siguranță a infrastructurii de transport;
 - b) integrează diferitele moduri de transport;
 - c) utilizează potențialul transportului în comun;
 - d) permite interoperabilitatea și continuitatea serviciilor;
 - e) oferă informații în timp real privind călătoria și traficul și schimbul de date;
 - f) înglobează tehnologii spațiale;
 - g) reduce aglomerația;
 - h) înglobează gestionarea dinamică a parcărilor.
5. Fiecare Parte va ține seama de și va adapta managementul traficului la nevoile specifice ale mediului montan și ale locuitorilor acestuia, luând în considerare:
- d) protejarea zonelor sensibile, în special a zonelor bogate în biodiversitate, a zonelor de conectivitate ecologică sau de importanță internațională pentru protejarea biodiversității și peisajelor;
 - e) minimizarea poluării aerului și zgomotului;
 - f) nevoile zonelor care prezintă o importanță deosebită pentru turism.
- Fiecare Parte va ține seama de și va adapta managementul traficului la nevoile specifice ale mediului montan și ale locuitorilor acestuia, luând în considerare:
- a) protejarea zonelor sensibile, în special a zonelor bogate în biodiversitate, a zonelor de conectivitate ecologică sau de importanță internațională pentru protejarea biodiversității și peisajelor;
 - b) minimizarea poluării aerului și zgomotului;
 - c) nevoile zonelor care prezintă o importanță deosebită pentru turism.

Articolul 15

Standarde de siguranță

1. Fiecare Parte va implementa și aplica standarde de siguranță pentru toate modurile de transport.
2. Fiecare Parte va adopta măsuri de remediere pe teritoriul său național pentru reconstrucția/reabilitarea secțiunilor de cale ferată și rutiere cu o rată ridicată de accidente.

Articolul 16

Costuri reale

1. După caz, Părțile vor aplica principiul „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” pentru a acoperi costurile reale ale diferitelor moduri de transport.
2. În acest scop, Părțile sunt de acord:
 - a) să introducă un sistem de evaluare a costurilor infrastructurii de transport și a costurilor externe;



TRADUCERI DIN ÎN ORICE LIMBĂ STRĂINĂ

Program de lucru: de luni până vineri de la orele 8.00 la orele 20.00

www.remarx.ro

Str. M. Kogălniceanu nr.19
Bl. C 5, Etj. 5, Ap. 3
Clădirea Roland

Tel./Fax : 0268.32.71.73
Mob.: 0721.42.05.25

office@remarx.ro
roxana@remarx.ro

- b) să introducă treptat un sistem de taxare specific transportului sub forma unor taxe pentru infrastructura de transport sau a costurilor externe.

CAPITOLUL IV IMPLEMENTARE, MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Articolul 17 *Implementare*

1. Fiecare Parte va adopta măsurile legale și administrative adecvate pentru a asigura implementarea prevederilor prezentului Protocol și pentru a monitoriza eficiența acestor măsuri.
2. Fiecare Parte va explora posibilitățile de a sprijini, prin măsuri financiare, implementarea prevederilor prezentului Protocol.
3. Fiecare Parte va desemna o autoritate națională competentă responsabilă cu implementarea prezentului Protocol și va pune această informație la dispoziția celorlalte Părți. Autoritățile naționale respective vor fi responsabile pentru monitorizarea efectelor măsurilor menționate în alineatele 1 și 2 ale acestui Articol.
4. Conferința Părților va dezvolta și va adopta Planul strategic de acțiune în Carpați, care va susține implementarea prezentului Protocol.

Articolul 18 *Educare, informare și conștientizarea publicului*

1. Părțile vor promova educarea, informarea și creșterea conștientizării publicului cu privire la obiectivele, măsurile și implementarea prezentului Protocol.
2. Părțile vor asigura accesul publicului la informațiile legate de implementarea prezentului Protocol.

Articolul 19 *Reuniunea Părților*

1. Conferința Părților la Convenția Carpatică reprezintă totodată întrunirea Părților la prezentul Protocol.
2. Părțile la Convenția Carpatică ce nu sunt Părți la prezentul Protocol pot participa în calitate de observatori la Conferința Părților, care va avea rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol. Atunci când Conferința Părților reprezintă întrunirea Părților la prezentul protocol, deciziile potrivit prezentului Protocol pot fi luate doar de Părțile la acesta.
3. Atunci când Conferința Părților are rol de întrunire a Părților la prezentul Protocol, orice membru al biroului Conferinței Părților care este parte din Convenție dar, la



momentul respectiv, nu este Parte a prezentului Protocol, va fi înlocuit de un membru ales de către și dintre Părțile prezentului Protocol.

4. Regulile de Procedură pentru Conferința Părților se vor aplica *mutatis mutandis* la întrunirea Părților, cu excepția cazului în care Conferința Părților care servește drept reuniune a Părților la prezentul Protocol va decide altfel prin consens.
5. Prima întrunire a Conferinței Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol va fi convocată de Secretariat împreună cu prima întâlnire a Conferinței Părților, programată pentru data ulterioară intrării în vigoare a prezentului Protocol. Întâlnirile ordinare ulterioare la Conferința Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol vor fi organizate odată cu întrunirile ordinare din cadrul Conferinței Părților, cu excepția cazului în care se decide altfel la Conferința Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol.
6. La Conferința Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol se vor lua, conform mandatului, deciziile necesare pentru promovarea implementării efective a Protocolului. Aceasta va îndeplini funcțiile desemnate în baza prezentului Protocol și:
 - a) va face recomandări cu privire la orice chestiune necesară pentru implementarea prezentului Protocol;
 - b) va stabili organismele subsidiare considerate a fi necesare pentru implementarea prezentului Protocol;
 - c) va analiza și va adopta, după caz, amendamentele la prezentul Protocol, considerate a fi necesare pentru implementarea prezentului Protocol; și
 - d) va exercita orice alte funcții necesare pentru implementarea prezentului Protocol.

Articolul 20

Secretariat

1. Secretariatul stabilit în baza Articolul 15 din Convenția Carpatică va servi de Secretariat și pentru prezentul Protocol.
2. Articolul 15, alineatul 2 din Convenția Carpatică cu privire la funcțiile Secretariatului se va aplica *mutatis mutandis* și prezentului Protocol.

Articolul 21

Organisme subsidiare

1. Oricare organism subsidiar constituit prin sau în baza Convenției Carpatice, prin decizia Conferinței Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol, poate deservi Protocolul, situație în care în cadrul reuniunii părților se va specifica ce funcții va exercita organismul respectiv.
2. Părțile la Convenția Carpatică ce nu au devenit părți la prezentul Protocol pot participa în calitate de observatori în cadrul reuniunilor acestor organisme subsidiare. Atunci

când un organism subsidiar al Convenției Carpatice are rol de organism subsidiar la prezentul Protocol, deciziile adoptate în baza Protocolului vor fi luate doar de către Părțile la Protocol.

3. Atunci când un organism subsidiar al Convenției Carpatice își exercită funcțiile cu privire la chestiunile legate de prezentul Protocol, orice membru al biroului aparținând organismului subsidiar respectiv care reprezintă una dintre Părțile Convenției Carpatice dar, la momentul respectiv, nu este Parte a Protocolului, va fi înlocuit cu un membru ales de către și dintre Părțile la prezentul Protocol.

Articolul 22

Monitorizarea respectării obligațiilor

1. Părțile vor raporta în mod regulat către Conferința Părților măsurile legate de prezentul Protocol și rezultatele măsurilor adoptate. În cadrul Conferinței Părților se va stabili intervalul și formatul în care trebuie transmise aceste rapoarte.
2. Observatorii pot prezenta orice informație sau raport privind implementarea și respectarea prevederilor prezentului Protocol la Conferința Părților și/sau Comitetului de Implementare a Convenției Carpatice (denumit în continuare „Comitetul de Implementare”).
3. Comitetul de Implementare va colecta, evalua și analiza informațiile relevante cu privire la implementarea prezentului Protocol și va monitoriza respectarea prevederilor prezentului Protocol de către Părți.
4. Comitetul de Implementare va prezenta Conferinței Părților recomandări pentru implementare și măsurile necesare pentru respectarea prezentului Protocol.
5. Conferința Părților va adopta sau recomanda măsurile necesare.

Articolul 23

Evaluarea eficacității prevederilor

1. Părțile vor examina și evalua cu regularitate eficacitatea prevederilor prezentului Protocol. Conferința Părților poate lua în considerare, după caz, adoptarea amendamentelor corespunzătoare la prezentul Protocol pentru atingerea obiectivelor.
2. Părțile vor facilita implicarea autorităților locale și a altor părți interesate în proces, în baza alineatului 1.

CAPITOLUL V

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 24

Legăturile dintre Convenția Carpatică și prezentul Protocol

1. Prezentul Protocol reprezintă un Protocol la Convenția Carpatică în sensul Articolului 2 alineatul 3 al acesteia și al altor articole relevante ale Convenției Carpatice.
2. Prevederile Articolelor 19, 20, 21 alineatele 2-4 și cele ale Articolului 22 din Convenția Carpatică cu privire la intrarea în vigoare, modificarea sau retragerea din prezentul Protocol și soluționarea diferendelor se va aplica *mutatis mutandis* prezentului Protocol. Numai o Parte semnatară a Convenției Carpatice poate deveni Parte la prezentul Protocol.

Articolul 25

Rezerve

Nu pot fi formulate rezerve cu privire la prezentul Protocol.

Articolul 26

Depozitar

Depozitarul prezentului Protocol este Guvernul Ucrainei.

Articolul 27

Notificări

Referitor la prezentul Protocol, Depozitarul va notifica fiecare Parte cu privire la:

- a) orice semnătură;
- b) depunerea oricărui instrument de ratificare, acceptare sau aprobare;
- c) orice dată de intrare în vigoare;
- d) orice declarație a Părților contractante sau semnatare;
- e) orice denunțare notificată de una dintre Părți, inclusiv data la care intră în vigoare.

Articolul 29

Semnarea

1. Prezentul Protocol va fi deschis pentru semnare la Depozitar începând de la 26 septembrie 2014 până la 26 septembrie 2015.



TRADUCERI DIN/ÎN ORICE LIMBA STRĂINĂ

Program de lucru: de luni până vineri de la orele 8.00 la orele 20.00

www.remarx.ro

Str. M. Kogălniceanu nr.19
Bl. C 5, Etj. 5, Ap. 3
Clădirea Roland

Tel./Fax : 0268.32.71.73
Mob.: 0721.42.05.25

office@remarx.ro
roxana@remarx.ro

2. Pentru Părțile care își exprimă mai târziu consimțământul de a se supune obligațiilor prevăzute în prezentului Protocol, prezentul Protocol va intra în vigoare în a nouăzecea zi de la data depunerii instrumentului de ratificare. După intrarea în vigoare a unui amendament la prezentul Protocol, orice nouă Parte la Protocolul în cauză va deveni Parte la Protocol, astfel cum a fost modificat.

17.04.2014

Încheiat la Mikulov la data de 26 septembrie 2014 într-un exemplar original în limba engleză.

Originalul Protocolului va fi depus la Depozitar, care va distribui copii legalizate fiecărei Părți.

Drept care, subsemnații, autorizați în mod corespunzător, au semnat prezentul Protocol

**semnătură ilizibilă*

În numele Guvernului Republicii Cehe

În numele Guvernului Ungariei

În numele Guvernului Republicii Polone

În numele Guvernului României

**semnătură ilizibilă*

**scris de mână: Conform declarației anexate*

În numele Guvernului Republicii Serbia

**semnătură ilizibilă*

În numele Guvernului Republicii Slovace

**semnătură ilizibilă*

În numele Guvernului Ucrainei

**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



For the Government of the Czech Republic

For the Government of Hungary

For the Government of the Republic of Poland


For the Government of Romania

Subject to the Declaration attached


For the Government of the Republic of Serbia


For the Government of the Slovak Republic


For the Government of Ukraine