

## **ЗАКОН**

### **О ПОТВРЂИВАЊУ ПРОТОКОЛА О ОДРЖИВОМ ТРАНСПОРТУ УЗ ОКВИРНУ КОНВЕНЦИЈУ О ЗАШТИТИ И ОДРЖИВОМ РАЗВОЈУ КАРПАТА**

#### **Члан 1.**

Потврђује се Протокол о одрживом транспорту уз Оквирну конвенцију о заштити и одрживом развоју Карпата, који је сачињен у Микулову 26. септембра 2014. године, у оригиналу на енглеском језику.

#### **Члан 2.**

Текст Протокола о одрживом транспорту уз Оквирну конвенцију о заштити и одрживом развоју Карпата, у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српски језик гласи:

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 Depositary.

## 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.

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

For the Government of the Republic of Serbia

For the Government of the Slovak Republic

For the Government of Ukraine

ПРОТОКОЛ О ОДРЖИВОМ ТРАНСПОРТУ УЗ ОКВИРНУ КОНВЕНЦИЈУ О  
ЗАШТИТИ И ОДРЖИВОМ РАЗВОЈУ КАРПАТА

Стране овог Протокола,

У СКЛАДУ СА обавезама прописаним у Оквирној конвенцији о заштити и одрживом развоју Карпата, у даљем тексту „Карпатска конвенција” (Кијев, 2003. год.), стремећи свеобухватној политици и сарадњи у циљу заштите и одрживог развоја Карпата;

У СКЛАДУ СА обавезама из члана 8. Карпатске конвенције;

СВЕСНЕ да су екосистеми и предели Карпата посебно осетљиви;

ПРЕПОЗНАЈУЋИ да је ефикасно функционисање система транспорта кључно за квалитет живота грађана и омогућава економски развој и отварање нових радних места;

СВЕСНЕ да развој саобраћајне инфраструктуре и све већи интензитет саобраћаја могу проузроковати фрагментацију станишта и имати озбиљан утицај на екосистеме;

УВЕРЕНЕ да локално становништво мора бити у стању да детерминише свој социјални, културни и економски развој и учествује у његовом спровођењу у оквиру постојећег институционалног оквира;

СВЕСНЕ да се недовољно води рачуна о системима транспорта који нису штетни по животну средину и о побољшању транснационалне компатибилности и оперативности различитих превозних средстава;

СВЕСНЕ да је због тога неопходно оптимизовати такве системе транспорта значајним јачањем транспортне мреже у оквиру и широм Карпата, узимајући у обзир специфичне потребе очувања животне средине у Карпатском региону;

ПОТВРЂУЈУЋИ да развој саобраћаја може значајно утицати на регионални и просторни развој;

ПРЕПОЗНАЈУЋИ да пуни трошкови за друштвени превоз, и у смислу еколошких, социјалних и економских трошкова, нису у потпуности узети у обзир нити се огледају у цени и одлучивању;

КОНСТАТУЈУЋИ да су све Стране Протокола такође Стране Потписнице Конвенције о биолошкој разноврсности (Рио де Жанеиро, 1992. год.), Конвенције о очувању европске дивље флоре и фауне и природних станишта (Берн, 1979. год.), Конвенције о мочварним подручјима од међународног значаја нарочито као станишта птица мочварица (Рамсар, 1971. год.) и Конвенције о заштити светске културне и природне баштине (Париз, 1972. год.);

ПОЗИВАЈУЋИ СЕ НА, превасходно, Рио Декларацију (Рио, 1992. год.), Декларацију из Јоханесбурга о одрживом развоју и Плану имплементације одлука са Светског самита о одрживом развоју (Јоханезбург, 2002. год.), Рио+20 завршни документ „Будућност коју желимо” (Рио, 2012. год.);

ПОЗИВАЈУЋИ СЕ НА друге релевантне конвенције и споразуме, а посебно на Конвенцију о очувању миграторних врста дивљих животиња (Бон, 1979. год.), Европску конвенцију о пределима (Фиренца, 2000. год.), Конвенцију о процени утицаја на животну средину у прекограничном контексту (Еспо, 1991. год.), Конвенцију о приступу информацијама, учешћу јавности у доношењу одлука и приступу правди у питањима животне средине (Архус, 1998. год.), Конвенција о међународној цивилној авијацији са релевантним анексима (Чикаго, 1994. год.);



ПРЕПОЗНАЈУЋИ искуство стечено у оквиру Конвенције о заштити Алпа (Салзбург, 1991. год.) и пратећег Протокола о транспорту и координисане политике одрживог транспорта;

ИМАЈУЋИ У ВИДУ правни и политички оквир Европске уније у области саобраћаја и животне средине;

НАГЛАШАВАЈУЋИ улогу саобраћаја у подручју Карпата и пратеће инфраструктуре у оквиру ЕУ Стратегија за Регион балтичког мора и Дунавски регион у циљу обезбеђивања доследног развоја оба макро-региона, укључујући и инфраструктурне везе између њих;

УЗИМАЈУЋИ У ОБЗИР и UNECE транс-европску мрежу путева (ТЕМ) и железница (ТЕР), као и изградњу ЕУ транс-европске саобраћајне мреже (TEN-T);

У ЦИЉУ обезбеђивања ефикасније имплементације постојећих правних инструмената, и ЗАСНИВАЈУЋИ СЕ НА осталим међународним програмима;

Сагласиле су се о следећем:

## ПОГЛАВЉЕ I

## ЦИЉЕВИ, ГЕОГРАФСКИ ОБИМ И ДЕФИНИЦИЈЕ

## Члан 1.

*Општи циљеве и принципи*

1. У складу са Чланом 8. Карпатске конвенције, циљ овог Протокола о одрживом транспорту (у даљем тексту „Протокол”) јесте да се унапреди и олакша сарадња Страна у циљу развоја одрживог теретног и путничког саобраћаја и пропратне инфраструктуре на подручју Карпата за добробит садашњих и будућих генерација са циљем пружања доприноса одрживом развоју региона уз избегавање, минимализовање и, где је то неопходно, ублажавање и надомешћивање негативних еколошких и друштвено-економских утицаја проузрокованих развојем транспорта и пратеће инфраструктуре.
2. У сврху постизања горе поменутих циљева, Стране ће нарочито сарађивати на:
  - a) изради политика планирања и развоја одрживог транспорта и пратеће инфраструктуре, које узимају у обзир специфичне услове животне средине планинског подручја;
  - b) развоју одрживих мултимодалних транспортних политика, које пружају друштвено економске користи од мобилности и приступа градским, руралним, удаљеним подручјима и туристичким дестинацијама на подручју Карпата;
  - c) смањењу негативних утицаја на људско здравље и побољшање безбедности у саобраћају;
  - d) спречавање фрагментације природних и полу-природних станишта проузрокованих свим облицима транспорта и пратећом инфраструктуром, као и одржавање и побољшање еколошке повезаности на локалном, националном и регионалном нивоу;
  - e) развоју и промоцији транспортних модела и система који позитивно утичу на животну средину, а нарочито у еколошки осетљивим подручјима;
  - f) укључивању планирања одрживог транспорта и управљање саобраћајем на подручју Карпата, спречавајући преоптерећење транзитних капацитета широм Карпата тамо где је то могуће;
  - g) обезбеђивању инфраструктурне функционалности транспортне мреже;
  - h) побољшању или одржавању транспортне инфраструктуре у смислу ефикасности, безбедности, мобилности и сигурности путничког и теретног саобраћаја и емисија гасова са ефектом стаклене баште.

## Члан 2.

*Географски обим*

1. Циљ Протокола се односи на Карпатски регион (у даљем тексту: „Карпати”), према дефиницији Конференције Страна.
2. Свака Страна може да прошири примену овог Протокола на додатне делове своје националне територије упућивањем Декларације Депозитару.

## Члан 3.

*Дефиниције*

За сврхе овог Протокола:

- a) „Конференција Страна” означава Конференцију Страна чланица Карпатске конвенције;
- b) „Очување” означава низ неопходних мера које имају за циљ да очувају природна станишта и популацију дивљих биљних и животињских врста на једном одговарајућем статусу очувања;
- c) „Еколошка повезаност” означава међусобно везивање или повезивање елемената еколошког уређења предела (полуприродних, природних станишта или тампон зона, биолошких коридора), са становишта појединца, врсте, популације или групе истих, за целу или део њихове развојне фазе, у одређено време или на период предвиђен за побољшање приступачности поља и ресурса за флору и фауну;
- d) „Еколошки транспорт” означава транспорт који ограничава емисије и отпад на вредност која омогућава планети да их апсорбује, користи обновљиве изворе на нивоу или испод стопе њихове производње, ограничава друге утицаје на пределе или екосистеме, укључујући фрагментацију станишта, и користи необновљиве изворе на нивоу или испод стопе развоја обновљивих супститута, док минимализује утицај на коришћење земљишта и производњу буке;
- e) „Циљеви квалитета животне средине” означава циљеве који описују статус животне средине који треба достићи, имајући у виду ефекте на екосистеме;
- f) „Екстерни трошкови” се односе на ситуацију у којој корисник саобраћаја или не плаћа пуну цену (укључујући трошкове загађења животне средине, загушења или незгода) за своје саобраћајне активности или нема пуну корист од тога;
- g) „Интероперативност” означава могућност транспортних средстава да функционишу без граница између националних транспортних мрежа;
- h) „Предеона разноврсност” означава разноврсност међу пределима;
- i) „Мултимодални транспорт” означава превоз терета или путника, или оба, користећи два или више облика транспорта;
- j) „Природно станиште” означава терестрично или акватично подручје са посебним географским, абиотским и биотским карактеристикама, где се природно јавља неки организам или популација;
- k) „Посматрач” означава посматрача као што је дефинисано у члану 14, став 5. Карпатске конвенције;
- l) „Стране” означава државе уговорнице овог Протокола;
- m) „Заинтересована јавност” означава јавност које се тиче или је се може тичати, или може имати интерес у доношењу одлука у питањима животне средине; за сврхе ове дефиниције, сматраће се да имају интерес оне невладине организације које промовишу заштиту животне средине и које испуњавају поједине захтеве националног законодавства;

- n) „Заштићено подручје” означава географски дефинисано подручје које је номиновано и којим се управља у циљу реализације посебних циљева везаних за његово очување;
- o) „Полу-природно станиште” означава станиште које је измењено и које се одржава уз помоћ људских активности, али и даље садржи врсте које се природно јављају у тој области;
- p) „Осетљиво подручје” означава подручје које је посебно осетљиво захваљујући сопственим/њеним карактеристикама (који су условљени факторима као што су густина насељености, топографија и биотопи у овој области) и склони утицају на животну средину;
- q) „Пратеће тело” означава пратеће тело установљено у складу са чланом 14, став. 2(е) Карпатске конвенције која може укључивати тематске радне групе или комитете;
- r) „Трансевропске мреже” означава транспортну инфраструктуру од стратешког значаја како је идентификовао било UNECE кроз трансевропски путни (TEM) и железнички (TER) транспорт било ЕУ кроз трансевропску транспортну мрежу (TEN-T);
- s) „Транспортна инфраструктура” означава све путеве и стационарне објекте неопходне за циркулисање, безбедност и заштиту животне средине код свих облика транспорта.

## ПОГЛАВЉЕ II

### ОПШТЕ ОБАВЕЗЕ

#### Члан 4.

#### *Интеграција циљева одрживог транспорта и развоја транспортне инфраструктуре на Карпатима*

1. Стране ће узети у обзир циљеве овог Протокола приликом израде својих других политика и стратегија, посебно али не ограничавајући се на област просторног планирања и управљања ресурсима, очувања биолошке и предеоне разноврсности, управљања воденим и речним сливовима, пољопривреде и шумарства, туризма, индустрије и енергије.
2. Стране ће сарађивати на интеграцији циљева одрживог транспорта и пратеће инфраструктуре у друге политике развијене на глобалним, регионалним или националним нивоима, које могу имати користан утицај на очување и одрживо коришћење биолошке и предеоне разноврсности на Карпатима, укључујући производњу, пренос и чување енергије, као и туризам и рекреацију.

#### Члан 5.

#### *Учешће регионалних и локалних власти и осталих заинтересованих страна*

1. Стране ће предузети мере којима би олакшале, у оквиру свог постојећег институционалног оквира, координацију и сарадњу међу институцијама, регионалним и локалним властима у циљу подстицања поделе одговорности, посебно да би се развила и унапредила синергија при спровођењу политика које промовишу одрживи транспорт и пратећу инфраструктуру.
2. Стране ће предузети мере којима би олакшале учешће других заинтересованих страна као што су општине и заинтересована јавност у процесу припреме и имплементације ових политика и мера.

## Члан 6.

*Међународна сарадња*

1. Стране ће подстицати активну сарадњу међу надлежним институцијама и организацијама на међународном нивоу у погледу промовисања одрживог транспорта и транспортне инфраструктуре на подручју Карпата.
2. Стране ће олакшати сарадњу у области Карпата између регионалних и локалних власти и других заинтересованих страна, као што су општине и заинтересована јавност на међународном нивоу тражећи решења за заједничке проблеме на најпогоднијем нивоу.

## ПОГЛАВЉЕ III

## ПОСЕБНЕ МЕРЕ

## Члан 7.

*Опште транспортне политике и стратегије*

1. Свака страна ће узети у обзир опште циљеве и принципе дефинисане у члану 1. овог Протокола приликом развоја и имплементације националних политика и стратегија.
2. На тај начин, свака Страна ће, на свим нивоима, дефинисати и имплементирати, када то буде сматрала одговарајућим, циљеве квалитета животне средине, ради успостављања система одрживог транспорта на подручју Карпата, и усвојити неопходне мере да би постигла ове циљеве.

## Члан 8.

*Мреже транспортне инфраструктуре и њихова повезаност*

1. Стране ће узети у обзир могућност алтернативних праваца приликом планирања и развоја мрежа транспортне инфраструктуре, обезбеђујући функционалност и компатибилност са Транс-Европским мрежама, на најпогоднијем нивоу.
2. Свака страна ће преузети мере како би побољшала приступ и оптимизовала капацитет мрежа транспортне инфраструктуре на свим нивоима.
3. Свака Страна ће размотрити планирање транспортне инфраструктуре као један од приоритета, избегавајући и/или смањујући негативан социјално-економски утицај, као и утицај на животну средину.
4. Свака Страна ће узети у обзир и прилагодити мреже транспортне инфраструктуре посебним потребама планинског амбијента и његових становника, узимајући у обзир:
  - а) заштиту осетљивих подручја, нарочито подручја обogaћених биолошки-разноликим врстама, еколошку повезаност и подручја од међународне важности за заштиту биолошке разноликости и предела;
  - б) смањење загађења ваздуха и буке;
  - в) потребе подручја од посебне важности за туризам.

Свака страна ће применити, где то буде било одговарајуће, стратешке процене утицаја на животну средину, процене утицаја на животну средину као и остале инструменте и процене.

## Члан 9.

*Друмски саобраћај*

1. Стране ће препознати важност теретног и путничког друмског транспорта нарочито због приступачности удаљених подручја, као и развоја Карпатске регије.
2. Свесне специфичних негативних утицаја проузрокованих друмским саобраћајем као што су: фрагментација предела и насеља, смртност животиња на путевима, коришћења земљишта, губитка природних и полу-природних станишта, емисије гасова са ефектом стаклене баште, загађивача и буке, Стране ће покушати да избегну, смање и неутрализују ове утицаје, где то буде било потребно.
3. Стране ће предузети мере да промовишу развој одрживог друмског транспорта:
  - a) испитивањем друмских мрежа ради одрживости, адекватног квалитета и коришћења;
  - b) смањивањем интезитета саобраћаја у осетљивим подручјима;
  - c) промовисањем еколошке повезаности коришћењем инструмената просторног и транспортног планирања и других мера;
  - d) олакшавањем приступа алтернативним горивима и енергији, имплементацијом међународних стандарда који важе за пратећу инфраструктуру и пружањем информација о локацији и компатибилности инфраструктуре за горива;
  - e) промовисањем збирног транспорта, укључујући и јавни транспорт;
  - f) оптимизовањем интеракције између удаљених локација и крајњег одредишта теретног саобраћаја у циљу ограничења појединачне испоруке и кроз оптимизовано планирање и логистику;
  - g) усвајањем мера за смањивање смртности животиња проузроковане саобраћајем;
  - h) поштовањем традиционалних предела;
  - i) смањивањем негативних утицаја на јавно здравље локалних заједница;

## Члан 10.

*Железнички саобраћај*

1. Стране ће препознати:
  - a) важност теретног и путничког железничког транспорта као значајну компоненту мултимодалног транспорта и као главну алтернативу друмског транспорта у карпатској регији;
  - b) значај теретног и путничког железничког транспорта за развој карпатске регије, укључујући и туризам.
2. Свесне специфичних негативних утицаја проузрокованих железничким транспортом као што су: смртност животиња на путевима, фрагментација предела и насеља и емисије буке, Стране ће покушати да избегну, смање и неутрализују ове утицаје, где то буде било потребно.

3. Стране ће предузети мере да промовишу развој одрживог железничког транспорта:
- a) оптимизацијом и модернизацијом железничког саобраћаја, нарочито због прекограничних теретних и путничких токова;
  - b) побољшавањем мулти-модалитета кроз побољшавање логистике и веза између различитих режима транспорта;
  - c) усвајањем мера за смањивање смртности животиња проузроковане саобраћајем;
  - d) промовисањем еколошке повезаности коришћењем инструмената просторног и транспортног планирања и других мера;
  - e) усвајањем мера за прелаз са теретног и путничког саобраћаја за превоз на великим удаљеностима на железнички саобраћај онолико колико је могуће;
  - f) одржавањем и побољшавањем мреже железница.

Члан 11.

*Водни саобраћај*

1. Стране ће препознати потенцијал водног саобраћаја:
- a) обично као компоненту мулти-модалног транспорта;
  - b) за развој карпатске регије, укључујући туризам.
2. Узевши у обзир хидролошке, биолошке и еколошке и друге специфичности планинских речних басена, Стране ће покушати да избегну, минимализују и неутрализују утицаје на планинске речне басене, где то буде било потребно, обично код мочвара и слатководних екосистема, као што су: емисија загађивача и буке, деструкција природних и полу-природних станишта, фрагментације речних екосистема и водених бразда.

Члан 12.

*Ваздушни саобраћај*

1. Стране ће препознати:
- a) потенцијал ваздушног саобраћаја обично због развоја економије, туризма и приступачности удаљених подручја;
  - b) значај ваздушног саобраћаја за транспорт на удаљена подручја;
  - c) потребу да се концентришу на постојеће аеродроме и писте.
2. Свесне специфичних негативних утицаја проузрокованих ваздушним саобраћајем, као што су: бука у ваздухопловству и емисија, и њиховог утицаја на природна и полу-природна станишта и коридори миграције птица, Стране ће покушати да избегну, смање и неутрализују ове утицаје, где то буде било неопходно.
3. Стране ће предузети мере за промовисање развоја одрживог ваздушног саобраћаја:
- a) оптимизацијом и побољшањем постојеће транспортне инфраструктуре;
  - b) побољшањем мулти-модалних веза од/до аеродрома на Карпатима, са фокусом на јавни транспорт;

- c) смањивањем, колико год је могуће, летење авиона изнад природних и полу-природних станишта и избегавањем пресретања путање миграције птица.

#### Члан 13.

##### *Немоторизовани саобраћај*

1. Стране ће препознати:
  - a) значајну корист од немоторизованог саобраћаја између осталог у циљу очувања здравља и смањења негативних утицаја на животну средину;
  - b) да је немоторизовани саобраћај ефикасан ресурс у смислу трошкова и одржавања транспортне инфраструктуре, коришћења простора и уштеде енергије;
  - c) пораст значаја немоторизованог транспорта, обично због туризма и рекреације;
2. Свесне специфичних негативних утицаја проузрокованих немоторизованим транспортом, као што су поремећај флоре и фауне у осетљивим подручјима, Стране ће покушати да избегну, смање и неутрализују ове утицаје, где то буде било потребно.
3. Стране ће предузети мере да промовишу развој немоторизованог саобраћаја нарочито бициклизма и пешачења кроз развој:
  - a) одговарајуће транспортне инфраструктуре као што су тротоари, планинске стазе, зелене површине и бицикличке стазе;
  - b) интермодалне мреже да се интегрише пешачки и бициклички саобраћај;
  - c) повећања свести и информационог система.

#### Члан 14.

##### *Системи управљања саобраћајем*

1. Стране ће препознати значај управљања системом интелигентног транспорта да би се уклониле постојеће транспортне баријере у смислу оптимизације постојећих транспортних капацитета, побољшања безбедности и ефикасности ресурса.
2. Свака Страна ће у управљању саобраћајем приоритетно имати у виду избегавање и смањење негативног социо-економског утицаја и утицаја на животну средину.
3. Стране ће промовисати управљање системом саобраћаја да би, где то буде погодно:
  - a) обезбедиле оптимално и безбедно коришћење транспортне инфраструктуре;
  - b) интегрисале различите начине транспорта;
  - c) искористили потенцијале колективног транспорта;
  - d) омогућиле интероперативност и континуитет услуга;
  - e) омогућиле путовање у реалном времену и информације о саобраћају, као и размену података;
  - f) укључиле space-based технологије;



- g) смањиле гужве у саобраћају;
  - h) укључиле управљање динамичним заустављањем.
4. Свака Страна ће узети у обзир и адаптирати управљање транспортом специјалним потребама планинског окружења и његових станишта, узимајући у обзир:
- a) заштиту осетљивих подручја, посебно подручја богата биодиверзитетом, еколошке повезаности или подручја од међународне важности ради заштите биодиверзитета и предела;
  - b) смањење загађивања ваздуха и буке;
  - c) потребе предела од посебне важности за туризам.

#### Члан 15.

##### *Безбедносни стандарди*

1. Свака Страна ће имплементирати и спровести стандарде безбедности за све врсте транспорта.
2. Свака Страна ће предузети корективне мере на својим националним територијама ради реконструкције/рехабилитације железничког и друмског саобраћаја са великом учесталошћу несрећа.

#### Члан 16

##### *Реални трошкови*

1. Стране ће применити, где то буде било потребно, принцип “корисник плаћа” и принцип “загађивач плаћа”, да би покрили реалне трошкове различитих врста транспорта.
2. У том циљу, Стране ће се сложити у томе да:
  - a) пронађу један систем ради процене трошкова транспортне инфраструктуре и спољних трошкова;
  - b) поступно уведу специфичне транспортне наплатне системе у форми транспортне инфраструктуре или наплате спољних трошкова.

#### ПОГЛАВЉЕ IV

#### ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА, МОНИТОРИНГ И ПРОЦЕНА

#### Члан 17.

##### *Имплементација*

1. Свака Страна ће предузети одговарајуће законске и административне мере да би се обезбедила имплементација одредби овог Протокола и пратила ефикасност ових мера.
2. Свака Страна ће истражити могућности да подржи, кроз финансијске мере, имплементацију одредби овог Протокола.
3. Свака Страна ће именовати релевантни национални орган одговоран за имплементацију овог Протокола и омогућити другим Странама да приступе информацијама. Одговарајуће националне власти ће бити одговорне за праћење ефеката мера обухваћених у параграфу 1 и 2 овог члана.
4. Конференција Страна ће развити и усвојити Стратешки акциони план на Карпатима, што ће пратити имплементацију овог Протокола.

## Члан 18.

*Образовање, информисање и свест јавности*

1. Стране ће промовисати образовање, информисање и подизање јавне свести у погледу циљева, мера и имплементације овог Протокола.
2. Стране ће омогућити приступ јавности информацијама везаним за имплементацију овог Протокола.

## Члан 19.

*Седница Страна*

1. Конференција Страна чланица Карпатске конвенције служиће као седница Страна овог Протокола.
2. Стране Карпатске конвенције које нису чланице овог Протокола могу присуствовати Конференцији Страна, која такође представља Седницу Страна овог Протокола, у својству посматрача. Када Конференција Страна има улогу Седнице Страна овог Протокола, одлуке које су донете у вези овог Протокола биће примењиване само од Страна Протокола.
3. Када Конференција Страна има улогу Седнице Страна овог Протокола, сваки члан Бироа Конференције Страна који заступа Страну Конвенције, али не и Страну овог Протокола у датом тренутку, биће замењен чланом који ће се бирати од стране и из редова Страна овог Протокола.
4. Пословник о раду Конференције Страна ће се примењивати *mutatis mutandis* на Седницу Страна, осим ако се другачије не одлучи концензусом Конференције Страна која представља седницу Страна овог Протокола.
5. Прва седница Конференције Страна која ће служити као седница Страна овог Протокола биће сазвана од стране Секретаријата у вези са првим састанком Конференције Страна који је заказан након дана ступања на снагу овог Протокола. Наредна редовна заседања Конференције Страна која ће служити као Седнице Страна овог Протокола биће одржане у складу са редовним седницама Конференције Страна, осим ако Конференција Страна која служи као Седница Страна овог Протокола не одлучи другачије.
6. Конференција Страна која има улогу Седнице Страна овог Протокола ће доносити, током свог мандата, одлуке неопходне за промовисање његовог ефикасног спровођења. Конференција ће вршити функције које су јој додељене овим Протоколом и обавезује се да ће:
  - a) сачињавати препоруке о свим питањима која су неопходна за спровођење овог Протокола;
  - b) основати пратећа тела, која се сматрају неопходним за спровођење овог Протокола;
  - c) разматрати и усвајати, по потреби, амандмане на овај Протокол који се сматрају неопходним за спровођење овог Протокола; и
  - d) обављати остале функције које могу бити неопходне за спровођење овог Протокола.

## Члан 20.

*Секретаријат*

1. Секретаријат формиран према члану 15 Карпатске конвенције служиће и као Секретаријат овог Протокола.

2. Члан 15, став 2, Карпатске конвенције који се тиче функција Секретаријата, примењиваће се *mutatis mutandis* на овај Протокол.

#### Члан 21.

##### *Пратећа тела*

1. Свако пратеће тело које је основано од стране или према одредбама Карпатске конвенције може, након доношења одлуке Конференције Страна која такође има улогу Седнице Страна овог Протокола, служити овом Протоколу, у ком случају ће се на Седници Страна дефинисати које функције ће тачно ово тело обављати.
2. Стране Карпатске конвенције које нису потписнице овог Протокола могу учествовати на седницама ових пратећих тела као посматрачи. Када пратеће тело Карпатске конвенције уједно и врши улогу пратећег тела овог Протокола, одлуке које се тичу Протокола доносиће само Стране овог Протокола.
3. Када пратеће тело Карпатске конвенције врши своје функције које се односе на питања која се тичу овог Протокола, сваки члан Бироа датог пратећег тела које представља Страну Карпатске конвенције али не и Страну Протокола у датом тренутку, биће замењено чланом који ће бити изабран из редова Страна Протокола.

#### Члан 22.

##### *Мониторинг усаглашености са обавезама*

1. Стране ће редовно извештавати Конференцију Страна извештај о мерама које се тичу овог Протокола и резултатима предузетих мера. Конференција Страна ће одредити временски интервал и форму у оквиру којих се извештаји морају достављати.
2. Посматрачи могу представити Конференцији Страна и/или Одбору за спровођење Карпатске конвенције (у даљем тексту „Одбор за спровођење“, било какву информацију или извештај о спровођењу или усаглашености са одредбама овог Протокола.
3. Одбор за спровођење ће прикупљати, процењивати и анализирати информације које су важне за примену овог Протокола и пратити усклађеност Страна са одредбама овог Протокола.
4. Одбор за спровођење ће представити Конференцији Страна препоруке за спровођење и неопходне мере за усклађивање са Протоколом.
5. Конференција Страна ће усвојити или дати препоруку о потребним мерама.

#### Члан 23.

##### *Процена ефикасности одредби*

1. Стране ће редовно истраживати и процењивати ефикасност одредби овог Протокола. Конференција Страна може размотрити усвајање одговарајућих измена и допуна овог Протокола тамо где је то неопходно у циљу достизања њених циљева.
2. Стране ће омогућити лакше укључивање локалних власти и других заинтересованих страна у процес описан у ставу 1.

ПОГЛАВЉЕ V  
ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 24.

*Везе између Карпатске конвенције и овог Протокола*

1. Овај Протокол представља Протокол Карпатске конвенције као што је прописано чланом 2, ставом 3. Карпатске конвенције и другим релевантним члановима.
2. Одредбе чл. 19, 20, 21, ставова 2 до 4 и члана 22. Карпатске конвенције које се односе на ступање на снагу, измене и допуне и повлачење из овог Протокола и на решавање спорова, примењиваће се *mutatis mutandis* на овај Протокол. Само држава чланица Карпатске конвенције може постати Страна овог Протокола.

Члан 25.

*Резерве*

На одредбе овог Протокола не могу се изјавити резерве.

Члан 26.

*Депозитар*

Депозитар овог Протокола је Влада Украјине.

Члан 27.

*Обавештавање*

Депозитар ће, у вези са овим Протоколом, обавестити све друге Стране о:

- а) сваком потписивању;
- б) депоновању било ког инструмента ратификације, прихватања или одобрења;
- в) датуму ступања на снагу;
- г) свакој декларацији Стране или потписнице;
- д) сваком повлачењу из Протокола по обавештењу Стране и датуму њиховог ступања на снагу.

Члан 28.

*Потписивање*

1. Овај Протокол биће отворен за потписивање код Депозитара од 26. септембра 2014 до 26. септембра 2015.
2. За Стране које изразе своју сагласност да ће се неког каснијег датума обавезати на испуњавање овог Протокола, овај Протокол ступа на снагу деветнаестог дана од датума депоновања инструмента ратификације. Након ступања на снагу неког амандмана на овај Протокол, било која нова Страна датог Протокола постаје Страна датог Протокола, у складу са амандманом.

Састављено у Микулову дана 26. септембра 2014. у једном оригиналу на енглеском језику.

Оригинал Протокола биће депонован код Депозитара, који ће оверене копије доставити свим Странама.

Потврђујући ово, доле потписани, прописно овлашћени, потписали су овај Протокол.

Испред Владе Републике Чешке

Испред Владе Мађарске

Испред Владе Републике Пољске

Испред Владе Румуније

Испред Владе Републике Србије

Испред Владе Републике Словачке

Испред Владе Украјине

**Члан 3.**

Међународне обавезе, преузете овим протоколом у Републици Србији спроводиће министарство надлежно за послове заштите животне средине, министарство надлежно за послове саобраћаја и инфраструктуре.

**Члан 4.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије – Међународни уговори”.

## **Образложење**

### **I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА**

Уставни основ за доношење Закона о потврђивању Протокола о одрживом транспорту уз Оквирну конвенцију о заштити и одрживом развоју Карпата, усвојене у Кијеву 22. маја 2003. године, је одредба члана 99. став 1. тачка 4. Устава Републике Србије, према којој Народна скупштина потврђује међународне уговоре када је законом предвиђена обавеза њиховог потврђивања.

### **II. РАЗЛОЗИ ЗБОГ КОЈИХ СЕ ПРЕДЛАЖЕ ПОТВРЂИВАЊЕ СПОРАЗУМА**

Протокол о одрживом транспорту уз Оквирну конвенцију о заштити и одрживом развоју Карпата усвојен је и потписан од стране Републике Србије 26. септембра 2014. године, у Микулову током четвртог заседања Конференције чланица (COP 4) Оквирне конвенције о заштити и одрживом развоју Карпата. Овим протоколом предвиђено је унапређење и лакша сарадња у циљу развоја одрживог теретног и путничког саобраћаја и пропратне инфраструктуре на подручју Карпата. Протокол садржи и читав низ одредби које се односе на специфичне мере које би државе уговорнице требало да предузму на овом плану, те одредбе о имплементацији, мониторингу и процени.

С обзиром да Карпатски планински систем сачињавају седам земаља, морају се истаћи и поштовати међународни односи и сарадња свих ових земаља у заштити и одрживом развоју Карпата. Циљеви заштите, очувања и одрживог управљања ресурсима Карпата не могу зависити и бити реализовани од стране само једне земље, већ се заштитом и одрживим развојем морају заједнички бавити све земље припаднице Карпатског планинског ланца. Ово говори о неопходности прекограничне сарадње и заједничким напорима усмереним на постизању циљева и активности у правцу заштите и одрживом развоју Карпата.

Карпатски процес, иако је формално субрегионалног карактера, инициран је и надзиран од стране UNEP, WWF, UNECE, Европске уније и других међународних организација. Протокол се у потпуности уклапа у друге интеграционе токове у Европи и треба га тако и третирати.

### **III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА**

Одредбом члана 1. Закона предвиђа се потврђивање Протокола о одрживом транспорту уз Оквирну конвенцију о заштити и одрживом развоју Карпата, а који је потписан 26. септембра 2014. године.

Одредба члана 2. Закона садржи текст Протокола о одрживом транспорту уз Оквирну конвенцију о заштити и одрживом развоју Карпата у оригиналу на енглеском језику и преводу на српски језик.

Одредбом члана 3. Закона је дефинисана надлежност министарстава за спровођење овог Протокола.

У одредби члана 4. Закона уређује се ступање на снагу овог закона.

### **IV. СТВАРАЊЕ ФИНАНСИЈСКИХ ОБАВЕЗА ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ ИЗВРШАВАЊЕМ СПОРАЗУМА**

Финансијске обавезе које спровођењем овог закона о потврђивању Протокола, настају за Републику Србију односе се на плаћање годишњих

контрибуција, како је предвиђено чланом 17. Протокола а у складу са скалом контрибуција која се утврђује на конференцији земаља потписница конвенције, које износе 18.500 евра годишње.

#### V. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА ИЗВРШАВАЊЕ СПОРАЗУМА

Финансијска средства потребна за извршење обавезе годишњег плаћања доприноса (контрибуција), за 2018. годину обезбеђена су Законом о буџету Републике Србије 2018. годину („Службени гласник РС”, број 113/17), у оквиру Раздела 25. Министарство заштите животне средине, Глава 25,0 Програм 0404 – Управљање заштитом животне средине, Функција 560 – Заштита животне средине неklasификоване на другом месту, Програмска активност/пројекат 0004 – Администрација и управљање, Економска класификација 462–Дотације међународним организацијама, у износу од 18.500 евра, односно 2.189.832,05 динара (средњи курс Народне банке, на дан 16.1.2018.)

Финансијска средства потребна за спровођење овог закона у 2019. и 2020. године обезбедиће се у оквиру лимита планираних на разделу министарства надлежног за послове заштите животне средине, у складу са билансним могућностима буџета.