



SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV

ČESKÁ REPUBLIKA

Částka 10

Rozeslána dne 9. dubna 2019

Cena Kč 117,–

O B S A H:

14. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se vyhláší změna oznámení k Úmluvě o vzájemné správní pomoci v daňových záležitostech ve znění Protokolu z roku 2010
 15. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o sjednání Protokolu o udržitelné dopravě k Rámcové úmluvě o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat
-

14**SDĚLENÍ**

Ministerstva zahraničních věcí, kterým se mění a doplňuje sdělení

Ministerstva zahraničních věcí č. 2/2014 Sb. m. s.

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že nótou ze dne 8. února 2019 oznámila Česká republika v souladu s článkem 2 odstavce 3 Úmluvy o vzájemné správní pomoci v daňových záležitostech ve znění Protokolu z roku 2010 generálnímu tajemníkovi Rady Evropy nové znění části Přílohy A, která se týká daní, na které se Úmluva vztahuje podle svého článku 2 odstavce 1 písm. a. bod i.:

Nové znění uvedené části Přílohy A je následující:

Článek 2, odstavec 1 písm. a. i:

- daň z příjmů fyzických osob;
- daň z příjmů právnických osob;
- daň z hazardních her;

Změna oznámení byla přijata generálním tajemníkem Rady Evropy dne 12. února 2019 a na základě článku 2 odstavce 3 Úmluvy nabyde účinnosti dne 1. června 2019.

15**SDĚLENÍ****Ministerstva zahraničních věcí**

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 26. září 2014 byl v Mikulově přijat Protokol o udržitelné dopravě k Rámcové úmluvě o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat¹⁾.

Jménem České republiky byl Protokol podepsán v Mikulově téhož dne.

S Protokolem vyslovil souhlas Parlament České republiky a prezident republiky jej ratifikoval. Ratifikační listina České republiky byla uložena u vlády Ukrajiny, depozitáře Protokolu, dne 17. října 2018.

Protokol vstoupil v platnost na základě svého článku 24 s odkazem na článek 21 odst. 3 Rámcové úmluvy dne 14. ledna 2019 a tímto dnem vstoupil v platnost i pro Českou republiku.

Anglické znění Protokolu a jeho překlad do českého jazyka se vyhláší současně.

¹⁾ Rámcová úmluva o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat přijatá v Kyjevě dne 22. května 2003 byla vyhlášena pod č. 47/2006 Sb. m. s.

**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.

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

PŘEKLAD

Protokol o udržitelné dopravě k Rámcové úmluvě o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat

SMLUVNÍ STRANY TOHOTO PROTOKOLU

V SOULADU se svými úkoly vyplývajícími z Rámcové úmluvy o ochraně a udržitelném rozvoji Karpat, dále označované jen jako „Karpatská úmluva“ (Kyjev, 2003), které spočívají ve sledování komplexní politiky a spolupráce při ochraně a udržitelném rozvoji Karpat,

V SOULADU se svými závazky podle článku 8 Karpatské úmluvy,

VĚDOMY SI TOHO, že ekosystémy a krajina Karpat jsou zvláště citlivé,

UZNÁVAJÍCE, že efektivně fungující systém dopravy má zásadní význam pro kvalitu života občanů a umožňuje ekonomický růst a vytváření pracovních míst,

VĚDOMY SI TOHO, že rozvoj dopravní infrastruktury a rostoucí intenzita dopravy mohou způsobit fragmentaci stanovišť a mohou mít vážný vliv na ekosystémy,

JSOUCE PŘESVĚDČENY, že místní obyvatelstvo musí mít možnost samo určovat svůj vlastní sociální, kulturní a ekonomický rozvoj a účastnit se jeho implementace ve stávajícím institucionálním rámci;

VĚDOMY SI TOHO, že není brán dostatečný zřetel na ekologicky šetrnější dopravní systémy a silnější nadnárodní kompatibilitu a operabilitu různých oborů dopravy,

VĚDOMY SI TOHO, že je proto nezbytné optimalizovat tyto systémy dopravy výrazným posílením dopravní sítě v rámci i napříč Karpat, a to při zohlednění specifických environmentálních potřeb karpatského regionu,

UZNÁVAJÍCE, že rozvoj dopravy může mít zásadní vliv na regionální a územní rozvoj,

UZNÁVAJÍCE, že celkové společenské náklady na dopravu, včetně nákladů environmentálních, sociálních a ekonomických, nejsou plně zohledněny ani reflektovány při stanovování cen a rozhodování,

BEROUCE V ÚVAHU, že všechny smluvní strany Protokolu jsou rovněž stranami Úmluvy o biologické rozmanitosti (Rio de Janeiro, 1992), Úmluvy o ochraně evropských planě rostoucích rostlin, volně žijících živočichů a přírodních stanovišť (Bern, 1979), Úmluvy o mokřadech majících mezinárodní význam především jako biotopy vodního

ptactva (Ramsar, 1971) a Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví (Paříž, 1972),

PŘIPOMÍNÁJÍCE zejména Deklaraci z Rio de Janeira (Rio, 1992), Johannesburgskou deklaraci o udržitelném rozvoji a Implementační plán Světového summitu o udržitelném rozvoji (Johannesburg, 2002), výstupní dokument ze summitu Rio +20 „Budoucnost, kterou chceme“ (Rio, 2012),

PŘIPOMÍNÁJÍCE další relevantní úmluvy a dohody, zejména Úmluvu o ochraně stěhovavých druhů volně žijících živočichů (Bonn, 1979), Evropskou úmluvu o krajině (Florence, 2000), Úmluvu o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (Espoo, 1991), Úmluvu o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v otázkách životního prostředí (Århus, 1998), Úmluvu o mezinárodním civilním letectví a její příslušné přílohy (Chicago, 1994);

UZNÁVAJÍCE zkušenosti získané v rámci Úmluvy o ochraně Alp (Salzburg, 1991) a souvisejícího Protokolu o dopravě a koordinované politiky udržitelné dopravy,

S OHLEDEM na právní a politický rámec dopravy a životního prostředí Evropské unie,

ZDŮRAŽŇUJÍCE význam karpatské dopravy a související infrastruktury v rámci Strategii EU pro region Baltského moře a pro dunajský region, s ohledem na zajištění koherentního rozvoje obou makroregionů, včetně infrastrukturních spojení mezi nimi,

S OHLEDEM na budování transevropské silniční (TEM) a železniční (TER) sítě v rámci Evropské hospodářské komise OSN a transevropské dopravní sítě (TEN-T) v rámci EU,

USILUJÍCE o zajištění efektivnější implementace stávajících zákonných nástrojů a VYCHÁZEJÍCE z dalších mezinárodních programů,

SE DOHODLY NÁSLEDOVNĚ:

KAPITOLA I

CÍLE, GEOGRAFICKÝ RÁMEC A DEFINICE

Článek 1

Obecné cíle a principy

1. V souladu s článkem 8 Karpatské úmluvy je cílem Protokolu o udržitelné dopravě (dále jen „Protokol“) posílit a usnadnit spolupráci smluvních stran v oblasti rozvoje udržitelné nákladní a osobní dopravy a související infrastruktury v Karpatech ve prospěch současných i budoucích generací, a tím přispět k udržitelnému rozvoji regionu, a zároveň eliminovat, minimalizovat a v nutných případech také zmírňovat a kompenzovat negativní environmentální a socioekonomické vlivy rozvoje dopravy a související infrastruktury.

2. Za účelem dosažení výše uvedených cílů se smluvní strany zavazují spolupracovat zejména na:
- a) politikách udržitelné dopravy a plánování a budování související infrastruktury, které zohlední specifika horského prostředí,
 - b) rozvoji politik udržitelné multimodální dopravy, zajišťujících socioekonomické výhody mobility a dostupnosti městských, venkovských a odlehlých oblastí i turistických destinací v Karpatech,
 - c) snižování negativních vlivů na lidské zdraví a zvyšování bezpečnosti dopravy,
 - d) zamezení fragmentace přírodních a polopřírodních stanovišť zapříčiněné všemi druhy dopravy a související infrastrukturou a dále udržování a zlepšování ekologické konektivity na místní, národní a regionální úrovni,
 - e) vývoji a podpoře ekologicky šetrných modelů a systémů dopravy, zejména v ekologicky citlivých oblastech,
 - f) realizaci plánování udržitelné dopravy a řízení dopravního provozu v Karpatech způsobem pokud možno zamezujícím přetížení tranzitní kapacity Karpat,
 - g) zajištění fungování infrastruktury dopravní sítě,
 - h) zlepšování či údržbě dopravní infrastruktury z hlediska její efektivity, bezpečnosti provozu a ochrany cestujících a mobility nákladní dopravy a emisí skleníkových plynů.

Článek 2

Geografický rámec působnosti

1. Tento Protokol se vztahuje na karpatský region (dále jen „Karpaty“), jak je vymezen konferencí smluvních stran.
2. Každá smluvní strana může rozšířit působnost tohoto Protokolu i na další části svého území prohlášením učiněným u depozitáře.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto Protokolu:

- a) „konference smluvních stran“ znamená konferenci smluvních stran Karpatské úmluvy,
- b) „ochrana“ znamená sérii opatření potřebných k zachování přírodních stanovišť a populací druhů volně žijících zvířat a planě rostoucích rostlin v příznivém stavu z hlediska jejich ochrany,
- c) „ekologická konektivita“ znamená spojování či propojování ekologických krajinných prvků (polopřírodních a přírodních stanovišť nebo nárazníkových zón,

biologických migračních koridorů) mezi sebou, z hlediska jednotlivce, druhu, populace nebo seskupení těchto ekologických jednotek, po celou dobu jejich vývojového cyklu nebo jeho částí, v určeném čase nebo na dobu potřebnou ke zlepšení dostupnosti jejich zdrojů a přirozeného prostředí,

- d) „ekologicky šetrná doprava“ znamená dopravu, která produkuje omezené množství emisí a odpadů absorbovatelných planetou, využívá obnovitelné zdroje v míře srovnatelné nebo nižší, než v jaké byly tyto zdroje vytvářeny, omezuje ostatní vlivy na krajinu a ekosystémy, včetně fragmentace stanovišť, a využívá neobnovitelné zdroje v míře srovnatelné nebo nižší, než v jaké byly vyvinuty obnovitelné náhrady, a zároveň minimalizuje vlivy na využití půdy a produkci hluku,
- e) „cíle environmentální kvality“ znamenají cíle popisující stav životního prostředí, jehož má být dosaženo za řádného zohlednění účinků na ekosystémy,
- f) „externí náklady“ odkazují na situaci, kdy uživatel dopravy nehradí celkové náklady (včetně nákladů souvisejících se životním prostředím, dopravní kongescí nebo nehodami) za svou přepravní činnost nebo plně nečerpá její výhody,
- g) „interoperabilita“ znamená možnost provozovat jednotlivé druhy dopravy bez překážek mezi národními dopravními sítěmi,
- h) „krajinná rozmanitost“ znamená rozmanitost krajiny,
- i) „multimodální doprava“ znamená přepravu nákladu či osob nebo obojího současně za užití dvou nebo více druhů dopravy,
- j) „přírodní stanoviště“ znamená pozemní nebo vodní oblast, která se odlišuje geografickými, abiotickými a biotickými faktory a kde se přirozeně vyskytuje určitý organismus či populace,
- k) „pozorovatel“ znamená pozorovatele dle definice v článku 14 odst. 5 Karpatské úmluvy,
- l) „smluvní strany“ znamenají smluvní strany tohoto Protokolu,
- m) „dotčená veřejnost“ znamená veřejnost, která je nebo může být ovlivněna rozhodováním o otázkách životního prostředí nebo která na něm může být zainteresována; pro účely této definice se za subjekty zainteresované na tomto rozhodování považují nevládní organizace podporující ochranu životního prostředí a splňující požadavky podle vnitrostátního práva,
- n) „chráněná oblast“ znamená geograficky vymezenou oblast, která je vytyčena a spravována k dosažení konkrétních ochranných cílů,
- o) „polopřírodní stanoviště“ znamená stanoviště, které bylo pozměněno a je udržováno lidskou činností, avšak stále na něm přežívají druhy, které se v dané oblasti vyskytují přirozeně,
- p) „citlivá oblast“ znamená oblast, která je zvláště zranitelná vzhledem ke svým charakteristikám (vlivem faktorů, jako je hustota osídlení, topografie a biotopy v dané oblasti) a která může být ohrožena necitlivým zásahem vzhledem k plnění své ekologické funkce,

- q) „pomocný orgán“ znamená pomocný orgán zřízený v souladu s článkem 14 odst. 2 písm. e) Karpatské úmluvy, který může zahrnovat tematické pracovní skupiny nebo výbory,
- r) „transevropské sítě“ znamenají dopravní infrastrukturu celoevropsky strategického významu, jak je vymezena Evropskou hospodářskou komisí OSN prostřednictvím Transevropské sítě pro silniční (TEM) nebo železniční dopravu (TER) nebo Evropskou unií prostřednictvím Transevropské dopravní sítě (TEN-T),
- s) „dopravní infrastruktura“ znamená veškeré cesty a pevné instalace potřebné pro provoz, bezpečnost a ochranu životního prostředí u všech druhů dopravy.

KAPITOLA II

OBECNÉ ZÁVAZKY

Článek 4

Integrovaní cílů udržitelné dopravy a rozvoje dopravní infrastruktury v Karpatech

1. Smluvní strany zohlední cíle tohoto Protokolu ve svých ostatních politikách a strategiích, zejména těch, které se týkají územního plánování a řízení zdrojů, ochrany biologické a krajinné rozmanitosti, správy vod a povodí, zemědělství a lesního hospodářství, cestovního ruchu, průmyslu a energetiky.
2. Smluvní strany se zavazují spolupracovat na integrování principů udržitelné dopravy a související infrastruktury do ostatních politik vytvářených na globální, regionální nebo národní úrovni, které by mohly mít přínosný vliv na ochranu a udržitelné využívání biologické a krajinné rozmanitosti Karpat, včetně výroby, přenosu a úspory energie jakož i cestovního ruchu a rekreace.

Článek 5

Účast regionálních a místních orgánů a ostatních zúčastněných stran

1. Smluvní strany přijmou, ve svém stávajícím institucionálním rámci, opatření za účelem usnadnění koordinace a spolupráce mezi institucemi, dotčenými regionálními a místními orgány s cílem podpořit vzájemnou odpovědnost, zejména vytváření a posilování vzájemného souladu při provádění politik zaměřených na podporu udržitelné dopravy a související infrastruktury.
2. Smluvní strany podniknou opatření s cílem usnadnit zapojení dalších zúčastněných subjektů, jako např. obcí a dotčené veřejnosti, do procesu přípravy a implementace těchto politik a opatření.

Článek 6

Mezinárodní spolupráce

1. Smluvní strany podporují aktivní spolupráci mezi příslušnými institucemi a organizacemi na mezinárodní úrovni s ohledem na podporu udržitelné dopravy a dopravní infrastruktury v karpatské oblasti.
2. Smluvní strany napomáhají přeshraniční spolupráci mezi regionálními a místními orgány a ostatními zúčastněnými subjekty, jako např. obcemi a dotčenou veřejností, v karpatské oblasti a hledání řešení společných problémů na nejvhodnější úrovni.

KAPITOLA III

SPECIFICKÁ OPATŘENÍ

Článek 7

Obecné dopravní politiky a strategie

1. Každá smluvní strana zohlední při utváření a implementaci politik a strategií obecné cíle a principy uvedené v článku 1 tohoto Protokolu.
2. V rámci této činnosti každá smluvní strana stanoví a implementuje ve všech fázích v případě, že to považuje za vhodné, cíle environmentální kvality pro zřízení udržitelného systému dopravy v Karpatech a přijme nezbytná opatření ke splnění těchto cílů.

Článek 8

Sítě dopravní infrastruktury a jejich konektivita

1. Smluvní strany zohlední potenciál alternativních tras při plánování a budování sítí dopravní infrastruktury s tím, že zajistí jejich fungování a kompatibilitu s transevropskými sítěmi na nejvhodnější úrovni.
2. Každá smluvní strana podnikne opatření ke zlepšení dostupnosti a optimalizaci kapacity sítí dopravní infrastruktury na všech úrovních.
3. Každá smluvní strana přednostně zohlední při plánování dopravní infrastruktury zamezení anebo minimalizaci nepříznivých socioekonomických a environmentálních vlivů.
4. Každá smluvní strana bere zřetel na zvláštní požadavky horského prostředí a jeho obyvatel a odpovídajícím způsobem přizpůsobit síť dopravní infrastruktury tím, že zohlední:
 - a) ochranu citlivých oblastí, zejména oblastí s vysokou úrovní biologické rozmanitosti ekologickou konektivitou nebo oblastí mezinárodního významu z hlediska ochrany biologické rozmanitosti a krajiny,
 - b) minimalizaci znečištění ovzduší a emisí hluku;
 - c) potřeby oblastí zvlášť významných z hlediska cestovního ruchu.

5. Každá smluvní strana aplikuje tam, kde je to vhodné strategické posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) i další nástroje a hodnocení.

Článek 9

Silniční doprava

1. Smluvní strany uznávají důležitost nákladní a osobní silniční dopravy, zejména z hlediska jejího významu z hlediska dostupnosti odlehlých oblastí a cílových destinací i z hlediska rozvoje karpatského regionu.
2. Smluvní strany vědomy si specifických negativních vlivů silniční dopravy, jako např. fragmentace krajiny a osídlení, úmrtnost živočichů v důsledku provozu, využití půdy, ztráta přírodních a polopřírodních stanovišť, emise skleníkových plynů, znečišťujících látek a hluku, usilují o zamezení, minimalizaci a v případě potřeby i kompenzaci těchto vlivů.
3. Smluvní strany podniknou kroky za účelem podpory rozvoje udržitelné silniční dopravy tím, že:
 - a) prověří silniční síť z hlediska jejich udržitelnosti, přiměřené kvality a užívání,
 - b) minimalizují objem provozu vedoucího citlivými oblastmi,
 - c) podpoří ekologickou konektivitu s využitím nástrojů územního a dopravního plánování a dalších opatření,
 - d) usnadní přístup k alternativním palivům a energii implementováním mezinárodních standardů pro související infrastrukturu a poskytnou informace ohledně umístění a kompatibility palivové infrastruktury,
 - e) podpoří hromadnou dopravu, včetně veřejné hromadné dopravy,
 - f) optimalizují rozhraní mezi dálkovou a koncovou nákladní dopravou za účelem omezení individuálních dodávek, včetně použití optimalizovaného plánování a logistiky;
 - g) podniknou opatření ke snížení úmrtnosti živočichů v důsledku provozu,
 - h) budou respektovat tradiční ráz krajiny,
 - i) minimalizují negativní vlivy na veřejné zdraví místního obyvatelstva.

Článek 10

Železniční doprava

1. Smluvní strany uznávají:
 - a) důležitost nákladní a osobní železniční dopravy, která představuje významný prvek multimodální dopravy a hlavní alternativu k silniční dopravě v karpatském regionu,
 - b) význam nákladní a osobní železniční dopravy pro rozvoj karpatského regionu, včetně cestovního ruchu.
2. Smluvní strany, vědomy si specifických negativních vlivů železniční dopravy, jako např. usmrcování živočichů v důsledku provozu, fragmentace krajiny a osídlení a emise hluku, se zavazují usilovat o zamezení, minimalizaci a v případě potřeby i kompenzaci těchto vlivů.
3. Smluvní strany podniknou kroky za účelem podpory rozvoje udržitelné železniční dopravy tím, že
 - a) optimalizují a modernizují železniční dopravu, zejména v případě přeshraničních toků nákladu a osob,
 - b) zefektivní multimodalitu dopravy pomocí lepší logistiky a spojení mezi různými druhy dopravy,
 - c) podniknou opatření ke snížení úmrtnosti živočichů v důsledku provozu,
 - d) podpoří ekologickou konektivitu využitím nástrojů územního a dopravního plánování a ostatních opatření,
 - e) podniknou opatření za účelem přesunutí dálkové nákladní a osobní dopravy v největší možné míře na železnici;
 - f) provádějí údržbu a zlepšování železniční sítě.

Článek 11

Vodní doprava

1. Smluvní strany uznávají potenciál vodní dopravy:
 - a) zejména jako prvku multimodální dopravy,
 - b) pro rozvoj karpatského regionu, včetně cestovního ruchu.
2. Smluvní strany, s ohledem na hydrologická, biologická a ekologická a jiná specifika horských povodí, usilují o to, aby eliminovaly, minimalizovaly a v případě potřeby kompenzovaly vlivy dopravy na horská povodí, zejména na mokřady a sladkovodní ekosystémy, jako např. emise znečišťujících látek a hluku, ničení přírodních a polopřírodních stanovišť, fragmentace říčních ekosystémů a destrukce břehů vlnami způsobenými loděmi.

Článek 12

Letecká doprava

1. Smluvní strany uznávají:
 - a) potenciál letecké dopravy pro ekonomický rozvoj, zejména pro rozvoj cestovního ruchu a dostupnost odlehlých oblastí,
 - b) význam letecké dopravy pro dálkovou přepravu,
 - c) nezbytnost soustředit se na stávající letiště a letištní plochy.
2. Smluvní strany, vědomy si specifických negativních vlivů letecké dopravy, jako např. hluk a emise, a jejího dopadu na přírodní a polopřírodní stanoviště a migrační koridory ptáků, usilují o to, aby výše uvedené vlivy eliminovaly, minimalizovaly a v případě potřeby kompenzovaly.
3. Smluvní strany podniknou kroky za účelem podpory rozvoje udržitelné letecké dopravy tím, že:
 - a) zoptimalizují a vylepší stávající dopravní infrastrukturu,
 - b) zlepší multimodální spojení mezi letišti v Karpatech se zaměřením na veřejnou dopravu,
 - c) v největší možné míře sníží provoz letadel nad přírodními a polopřírodními stanovišti a zamezí křížení s migračními koridory ptáků.

Článek 13

Nemotorová doprava

1. Smluvní strany uznávají:
 - a) zásadní přínosy nemotorové dopravy, mj. z hlediska veřejného zdraví a minimalizace negativních vlivů na životní prostředí,
 - b) nemotorovou dopravu jako efektivní zdroj z hlediska nákladů a údržby dopravní infrastruktury, prostorového využití a úspory energií;
 - c) rostoucí význam nemotorové dopravy, zejména pro cestovní ruch a rekreaci.
2. Smluvní strany, vědomy si možných negativních vlivů nemotorové dopravy, jako např. rušení fauny a flóry v citlivých oblastech, usilují o zamezení, minimalizaci a v případě potřeby také kompenzaci těchto vlivů.
3. Smluvní strany podniknou kroky za účelem podpory rozvoje nemotorové dopravy, zejména cyklistiky a pěší turistiky, rozvojem:
 - a) vhodné dopravní infrastruktury, jako např. chodníků, turistických stezek, zelených stezek a cyklostezek,
 - b) intermodálního spojení, integrujícího pěší a cyklistický provoz,
 - c) zvyšování povědomí a rozvojem informačního systému.

Článek 14

Systémy řízení dopravního provozu

1. Smluvní strany uznávají význam inteligentních systémů řízení dopravního provozu pro odstraňování současných bariér mobility, a to z hlediska optimalizace stávající dopravní kapacity, zvýšení bezpečnosti a efektivity zdrojů.
2. Každá smluvní strana v souvislosti s řízením dopravního provozu přednostně zohlední eliminování anebo minimalizaci negativních socioekonomických vlivů a vlivů na životní prostředí.
3. Smluvní strany podporují systémy řízení dopravního provozu, které, pokud je to možné:
 - a) zajišťují optimální a bezpečné využívání dopravní infrastruktury,
 - b) integrují různé druhy dopravy,
 - c) využijí potenciál hromadné dopravy,
 - d) umožní interoperabilitu a kontinuitu služeb,
 - e) poskytnou informace o cestě a dopravním provozu a zajistí výměnu údajů v reálném čase,
 - f) zahrnou satelitní technologie,
 - g) sníží dopravní kongesce,
 - h) zahrnou dynamické řízení parkování.
4. Každá smluvní strana zohlední specifické potřeby horského prostředí a jeho obyvatelstva a přizpůsobí jim řízení dopravního provozu, přičemž bere zřetel na:
 - a) ochranu citlivých oblastí, zejména oblastí s vysokou úrovní biologické rozmanitosti, ekologickou konektivitou nebo oblastí mezinárodního významu z hlediska ochrany biologické rozmanitosti a krajiny,
 - b) minimalizaci znečištění ovzduší a emisí hluku,
 - c) potřeby oblastí zvláště významných z hlediska cestovního ruchu.

Článek 15

Bezpečnostní normy

1. Každá smluvní strana zavede a prosazuje bezpečnostní normy pro všechny druhy dopravy.
2. Každá smluvní strana podnikne na svém území nápravná opatření za účelem rekonstrukce nebo modernizace železničních a silničních úseků s vysokou nehodovostí.

Článek 16

Skutečné náklady

1. Smluvní strany aplikují tam, kde je to vhodné, principy „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ za účelem pokrytí skutečných nákladů různých druhů dopravy.
2. Smluvní strany souhlasí, že za tímto účelem usilují o:
 - a) zavedení systému pro hodnocení nákladů na dopravní infrastrukturu a externích nákladů,
 - b) postupné zavádění systémů pro hrazení poplatků v podobě poplatků za dopravní infrastrukturu nebo externí náklady.

KAPITOLA IV

PROVÁDĚNÍ, MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

Článek 17

Provádění

1. Každá smluvní strana podnikne příslušná právní a správní opatření k zajištění provádění ustanovení tohoto Protokolu a pro účely monitorování účinnosti těchto opatření.
2. Každá smluvní strana přezkoumá možnosti podpory provádění ustanovení tohoto Protokolu finančními opatřeními.
3. Každá smluvní strana určí příslušný vnitrostátní orgán odpovědný za provádění tohoto Protokolu a za poskytnutí těchto informací ostatním smluvním stranám. Příslušné vnitrostátní orgány budou odpovědné za monitorování účinků opatření uvedených v odst. 1 a 2 tohoto článku.
4. Konference smluvních stran se zavazuje vytvořit a přijmout Strategický akční plán pro rozvoj Karpat jako průvodní opatření pro provádění tohoto Protokolu.

Článek 18

Vzdělávání, informace a povědomí veřejnosti

1. Smluvní strany podporují vzdělávání, informovanost a zvyšování povědomí veřejnosti o cílech, opatřeních a provádění tohoto Protokolu.
2. Smluvní strany zajistí veřejnosti přístup k informacím souvisejícím s prováděním tohoto Protokolu.

Článek 19

Zasedání smluvních stran

1. Konference smluvních stran Karpatské úmluvy slouží jako zasedání smluvních stran tohoto Protokolu.
2. Smluvní strany Karpatské úmluvy, které nejsou smluvními stranami tohoto Protokolu, se mohou konference smluvních stran sloužící jako zasedání smluvních stran Protokolu zúčastnit jako pozorovatelé. Pokud konference smluvních stran slouží jako zasedání smluvních stran Protokolu, pak rozhodnutí podle tohoto Protokolu přijímají pouze ty smluvní strany, které jsou zároveň smluvními stranami tohoto Protokolu.
3. Pokud konference smluvních stran slouží jako zasedání smluvních stran tohoto Protokolu, bude kterýkoliv člen předsednictva konference zastupující ho smluvní stranu, která však současně není smluvní stranou tohoto Protokolu, nahrazen členem, jenž bude zvolen smluvními stranami Protokolu a z některé ze smluvních stran tohoto Protokolu.
4. Jednací řád konference smluvních stran se použije přiměřeně pro zasedání smluvních stran tohoto Protokolu, pokud konference smluvních stran sloužící jako zasedání smluvních stran tohoto Protokolu nerozhodne na základě konsensu jinak.
5. První zasedání konference smluvních stran sloužící jako zasedání smluvních stran Protokolu svolá sekretariát společně s prvním zasedáním konference smluvních stran plánovaném po vstupu tohoto Protokolu v platnost. Následná řádná zasedání konference smluvních stran Úmluvy sloužící jako zasedání smluvních stran tohoto Protokolu se konají společně s řádnými zasedáními konference smluvních stran, pokud konference smluvních stran sloužící jako zasedání smluvních stran tohoto Protokolu nerozhodne jinak.
6. Konference smluvních stran sloužící jako zasedání smluvních stran tohoto Protokolu učiní v rámci svého mandátu rozhodnutí nezbytná k podpoře účinného provádění Protokolu. Vykonává funkce svěřené jí tímto Protokolem a:
 - a) vydává doporučení v jakýchkoliv záležitostech nezbytných k provádění tohoto Protokolu,
 - b) zřizuje pomocné orgány nezbytné k provádění tohoto Protokolu,
 - c) projednává a přijímá dodatky k tomuto Protokolu nezbytné k provádění tohoto Protokolu
 - d) vykonává jiné funkce potřebné k provádění tohoto Protokolu.

Článek 20

Sekretariát

1. Sekretariát ustanovený článkem 15 Karpatské úmluvy slouží jako sekretariát tohoto Protokolu.
2. Článek 15 odst. 2 Karpatské úmluvy o funkci sekretariátu se použije přiměřeně pro tento Protokol.

Článek 21

Pomocné orgány

1. Kterýkoliv pomocný orgán ustanovený Karpatskou úmluvou může na základě rozhodnutí konference smluvních stran sloužící jako zasedání smluvních stran tohoto Protokolu sloužit pro potřeby tohoto Protokolu. V takovém případě zasedání smluvních stran určí, jaké funkce bude tento orgán vykonávat.
2. Smluvní strany Karpatské úmluvy, které nejsou smluvními stranami tohoto Protokolu, se mohou jako pozorovatelé účastnit zasedání kteréhokoliv z těchto pomocných orgánů. Pokud pomocný orgán Karpatské úmluvy slouží jako pomocný orgán Protokolu, rozhodnutí v rámci tohoto Protokolu budou činěna pouze smluvními stranami Protokolu.
3. Pokud pomocný orgán Karpatské úmluvy vykonává své funkce v záležitosti týkajících se tohoto Protokolu, bude kterýkoliv člen předsednictva zastupujícího smluvní stranu Karpatské úmluvy, která však současně není smluvní stranou Protokolu, nahrazen členem, jenž bude zvolen smluvními stranami Protokolu z některé ze smluvních stran tohoto Protokolu.

Článek 22

Monitorování dodržování závazků

1. Smluvní strany pravidelně podávají konferenci smluvních stran zprávy o opatřeních týkajících se tohoto Protokolu a výsledcích přijatých opatření. Konference smluvních stran stanoví lhůty a formát pro předkládání zpráv.
2. Pozorovatelé mohou předložit konferenci smluvních stran anebo Výboru pro provádění Karpatské úmluvy (dále jen „Výbor pro provádění“) jakékoliv informace nebo zprávy o provádění a dodržování ustanovení tohoto Protokolu.
3. Výbor pro provádění shromažďuje, hodnotí a analyzuje údaje významné pro provádění tohoto Protokolu a sleduje dodržování ustanovení tohoto Protokolu smluvními stranami.
4. Výbor pro provádění předkládá konferenci smluvních stran sloužící jako zasedání smluvních stran tohoto Protokolu doporučení pro provádění a nezbytná opatření pro jeho dodržování.
5. Konference smluvních stran přijímá nebo doporučuje nezbytná opatření.

Článek 23

Vyhodnocování účinnosti ustanovení

1. Smluvní strany pravidelně kontrolují a vyhodnocují účinnost ustanovení tohoto Protokolu. Konference smluvních stran může zvážit přijetí příslušných změn tohoto Protokolu nezbytných pro dosažení jeho cíle.

2. Smluvní strany pomáhají zapojení místních orgánů a ostatních zainteresovaných skupin do procesu v odstavci 1.

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 24

Souvislost mezi Karpatskou úmluvou a Protokolem

1. Tento Protokol představuje protokol ke Karpatské úmluvě ve smyslu ustanovení článku 2 odstavec 3 úmluvy, popř. ve smyslu dalších souvisejících článků Karpatské úmluvy.
2. Ustanovení článků 19, 20, 21 odst. 2 až 4 a článku 22 Karpatské úmluvy o vstupu v platnost, změnách nebo odstoupení od tohoto Protokolu a o řešení sporů se přiměřeně použijí pro tento Protokol. Pouze smluvní strana Karpatské úmluvy se může stát smluvní stranou tohoto Protokolu.

Článek 25

Výhrady

K tomuto Protokolu nelze učinit žádné výhrady.

Článek 26

Depozitář

Depozitářem tohoto Protokolu je vláda Ukrajiny.

Článek 27

Oznámení

Depozitář ve vztahu k Protokolu uvědomí všechny smluvní strany o:

- a) každém podpisu,
- b) uložení každé ratifikační listiny a listiny o přijetí nebo schválení,
- c) každém dni vstupu v platnost;
- d) každém prohlášení učiněném smluvní stranou nebo signatářem,
- e) každé výpovědi oznámené smluvní stranou, včetně data, kdy nabývá účinnosti.

Článek 28***Podpis***

1. Tento Protokol je otevřen k podpisu u depozitáře od 26. září 2014 do 26. září 2015.
2. Pro smluvní strany, které vyjádřily svůj souhlas s tím, že budou tímto Protokolem vázány v pozdějším termínu, vstoupí tento Protokol v platnost devadesátý den ode dne uložení ratifikační listiny. Po vstupu dodatku k tomuto Protokolu v platnost, se kterákoliv nová smluvní strana uvedeného Protokolu stává smluvní stranou Protokolu v jeho změněném znění.

Dáno v Mikulově dne 26. září 2014 v jednom původním vyhotovení v anglickém jazyce.

Originál Protokolu bude uložen u depozitáře, který rozešle ověřené kopie všem smluvním stranám.

Na důkaz toho níže podepsaní, řádně zmocnění k tomuto účelu, podepsali tento Protokol

Za vládu České republiky

Za vládu Maďarska

Za vládu Polské republiky

Za vládu Rumunska

Za vládu Republiky Srbska

Za vládu Slovenské republiky

Za vládu Ukrajiny



Vydává a tiskne: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., Bartůňkova 4, pošt. schr. 10, 149 01 Praha 415, telefon: 272 927 011, fax: 974 887 395 – **Redakce:** Ministerstvo vnitra, nám. Hrdinů 1634/3, pošt. schr. 155/SB, 140 21 Praha 4, telefon: 974 817 289, fax: 974 816 871 – **Administrace:** písemné objednávky předplatného, změny adres a počtu odebíraných výtisků – MORAVIAPRESS s. r. o., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, tel.: 516 205 175, e-mail: sbirky@moraviapress.cz. **Roční předplatné** se stanovuje za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku z předcházejícího roku a je od předplatitelů vybíráno formou záloh ve výši oznámené ve Sbírce mezinárodních smluv. Závěrečné vyúčtování se provádí po dodání kompletního ročníku na základě počtu skutečně vydaných částek (první záloha na rok 2019 činí 5 000,- Kč) – Vychází podle potřeby – **Distribuce:** MORAVIAPRESS s. r. o., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, celoroční předplatné a objednávky jednotlivých částek (dobírky) – 516 205 175, objednávky – knihkupci – 516 205 175, e-mail – sbirky@moraviapress.cz. **Internetová prodejna:** www.sbirkyzakonu.cz – **Drobný prodej – Brno:** Ing. Jiří Hrazdil, Vranovská 16, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Obchodní galerie IBC (2. patro), Příkop 6; **Cheb:** EFREX, s. r. o., Karlova 31; **Chomutov:** DDD Knihkupectví – Antikvariát, Ruská 85; **Kadaň:** Knihařství – Příbíková, J. Švermy 14; **Liberec:** Podještědské knihkupectví, Moskevská 28; **Olomouc:** Zdeněk Chumchal – Knihkupectví Tycho, Ostružnická 3; **Pardubice:** ABONO s. r. o., Sportovců 1121; **Plzeň:** Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, nám. Českých bratří 8; **Praha 3:** Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Řipská 23; **Praha 4:** Tiskárna Ministerstva vnitra, Bartůňkova 4; **Praha 9:** DOVOZ TISKU SUWECO CZ, Klečákova 347; **Praha 10:** BMSS START, s. r. o., Vinohradská 190, MONITOR CZ, s. r. o., Třebohostická 5, tel.: 283 872 605; **Ústí nad Labem:** PNS Grosso s. r. o., Havířská 327, tel.: 475 259 032, fax: 475 259 029, KARTOON, s. r. o., Klášská 3392/37 – vazby sbírek tel. a fax: 475 501 773, e-mail: kartoon@kartoon.cz; **Zábřeh:** Mgr. Ivana Patková, Žižkova 45; **Žatec:** Jindřich Procházka, Bezděkov 89 – Vazby Sbírek, tel.: 415 712 904. **Distribuční podmínky předplatného:** jednotlivé částky jsou expedovány neprodleně po dodání z tiskárny. Objednávky nového předplatného jsou vyřizovány do 15 dnů a pravidelné dodávky jsou zahajovány od nejbližší částky po ověření úhrady předplatného nebo jeho zálohy. Částky vyšlé v době od zaevidování předplatného do jeho úhrady jsou doposílány jednorázově. Změny adres a počtu odebíraných výtisků jsou prováděny do 15 dnů. **Reklamace:** informace na tel. čísle 516 205 175. **Podávání novinových zásilek** povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpný závod Jižní Morava Ředitelství v Brně č. j. P/2-4463/95 ze dne 8. 11. 1995.