

DOHODA

mezi Evropským společenstvím a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií v oblasti dopravy

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

(dále jen „Společenství“)

na straně jedné a

BÝVALÁ JUGOSLÁVSKÁ REPUBLIKA MAKEDONIE

na straně druhé,

(dále jen „smluvní strany“),

S OHLEDEM na Dohodu o spolupráci mezi Evropským společenstvím a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií podepsanou v Lucemburku dne 29. srpna 1997, a zejména na článek 7 této dohody,

BEROUCÉ V ÚVAHU, že pro Společenství je velmi důležité, aby v souvislosti s řádným fungováním vnitřního trhu a prováděním společné dopravní politiky zajistilo co nejrychlejší a nejefektivnější tranzit zboží Společenství přes určité třetí země, a zejména přes Bývalou jugoslávskou republiku Makedonii, bez překážek a diskriminace;

BEROUCÉ V ÚVAHU, že Bývalá jugoslávská republika Makedonie je díky své zeměpisné poloze tranzitní zemí a že stávající vzájemná práva a povinnosti pokud jde o přístup na trh a tranzit by měly být dále rozvíjeny;

BEROUCÉ V ÚVAHU, že smluvní strany uznávají, že podstatnou částí dohody musí být co nejrychlejší vytvoření a rozvoj dopravní infrastruktury vyhovující jejich vzájemným požadavkům a nestranná pravidla upravující přístup dopravců na trh;

BEROUCÉ V ÚVAHU, že smluvní strany jsou ochotny přispět k vytvoření regionální dopravní infrastruktury příznivé vůči spolupráci a dobrým sousedským vztahům v rámci regionu jihovýchodní Evropy;

VĚDOMY SI toho, že prozatímní dohoda ze dne 13. září 1995 přispívá ke stabilitě regionu a napomáhá spolupráci mezi Řeckou republikou a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií;

BEROUCÉ V ÚVAHU, že celkové řešení daných otázek lze zajistit úzkou spoluprací smluvních stran, zejména zavedením a rozvojem souboru koordinovaných dopravních opatření k zajištění vzájemného přístupu na trh Společenství a na trh Bývalé

jugoslávské republiky Makedonie a k ulehčení silničního a železničního dopravního provozu vhodným způsobem založeným na pravidlech hospodářské soutěže;

BEROUCÉ V ÚVAHU, že tento soubor opatření musí mít za cíl také ochranu životního prostředí;

BEROUCÉ V ÚVAHU, že přiměřené přechodné období umožní úpravy kteréhokoli ustanovení, které budou nutné,

SE DOHODLY TAKTO:

HLAVA I

CÍL, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Cíl

Cílem této dohody mezi Společenstvím a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií je podpořit spolupráci v oblasti dopravy, zejména v oblasti tranzitní dopravy mezi smluvními stranami, a zajistit koordinovaný rozvoj dopravy mezi územími a skrz území smluvních stran pomocí úplného a vzájemně provázaného používání ustanovení této dohody.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Spolupráce se vztahuje na dopravu, zejména silniční, železniční a kombinovanou dopravu, včetně vhodné infrastruktury, s ohledem na regionální kontext.
2. V této souvislosti zahrnuje oblast působnosti této dohody zejména
 - dopravní infrastrukturu na území jedné nebo druhé smluvní strany v rozsahu nezbytném pro dosažení cíle této dohody,
 - přístup na trh v oblasti silniční dopravy na základě zásady vzájemnosti,
 - základní právní a správní podpůrná opatření včetně hospodářských, daňových, sociálních a technických opatření,

- spolupráci při rozvoji dopravního systému splňujícího požadavky na ochranu životního prostředí,
 - pravidelnou výměnu informací o rozvoji dopravní politiky smluvních stran, zejména s ohledem na dopravní infrastrukturu.
3. Letecká doprava je upravena odpovídajícími ustanoveními prohlášení v příloze III.

Článek 3

Definice

Pro účely této dohody se použijí tyto definice:

- a) Tranzitní doprava Společenství: přeprava zboží dopravcem usazeným ve Společenství tranzitem přes území Bývalé jugoslávské republiky Makedonie po trase vedoucí z členského státu nebo do členského státu Společenství;
- b) Tranzitní doprava Bývalé jugoslávské republiky Makedonie: přeprava zboží dopravcem usazeným v Bývalé jugoslávské republice Makedonii tranzitem přes území Společenství s místem určení ve třetí zemi, nebo zboží ze třetí země s místem určení v Bývalé jugoslávské republice Makedonii;
- c) kombinovaná doprava: přeprava zboží silničními vozidly nebo přepravními jednotkami, které, aniž by bylo zboží vyloženo, cestují část cesty mezi místem odeslání a místem určení po silnici a jinou část cesty po železnici.

HLAVA II

INFRASTRUKTURA

Článek 4

Obecná ustanovení

Smluvní strany souhlasí s přijetím vzájemně koordinovaných opatření za účelem rozvoje dopravní infrastruktury coby podstatného předpokladu k překonání obtíží postihujících přepravu zboží přes území Bývalé jugoslávské republiky Makedonie, zejména na trase sever-jihovýchod, jakož i na určitých jiných trasách včetně odpovídajících multimodálních terminálů.

Článek 5

Plánování

1. Společenství a Bývalá jugoslávská republika Makedonie mají zájem zejména na rozvoji těchto hlavních silničních a železničních tras. Použití vlastních zdrojů Bývalé jugoslávské republiky Makedonie a spolufinancování těchto projektů Společenstvím se určuje podle odpovídajících priorit.
 - Dálnice sever-jihovýchod (E-75) spojující Svazovou republiku Jugoslávii (Srbsko a Černá Hora) s Řeckou republikou, zejména úseky Kumanovo – Tabanovce na hranici Svazové republiky Jugoslávie (9 km) a Gradsko – Gevgelija na hranici Řecké republiky (73 km),
 - Železnice sever-jihovýchod spojující Svazovou republiku Jugoslávii (Srbsko a Černá Hora) s Řeckou republikou (přes Titov Veles), zejména multimodální terminály ve městech Tabanovce, Miravci a Gevgelija,
 - Silnice I. třídy (M-5) spojující města Kriva Krusha a Medzitlija na hranici Řecké republiky (93 km), přes Titov Veles, Prilep, Bitolja, rekonstrukce a nová výstavba,
 - Multimodální terminály ve městě Bitolja (severojižní větev trasy spojující města Titov Veles a Kremenica na hranici Řecké republiky),
 - Železnice spojující města Kumanovo a Beljakovce (30 km, rekonstrukce) a Beljakovce a Deve Bair (54 km, nová výstavba) na hranici Bulharské republiky s multimodálním terminálem ve městě Deve Bair a s tunelem na hranici spojujícím novou trasu (2 km) s existující trasou ve městě Gjueševo v Bulharské republice,
 - Úsek dálnice (E-65) spojující Skopje a Tetovo (36 km) s objezdovou komunikací ze Skopje (25 km).
2. Smluvní strany se dohodly, že jejich smíšeným cílem je dokončení výstavby hlavních zásobovacích tras podle odstavce 1 v nejbližší možné době.

Článek 6

Finanční otázky

1. Společenství finančně přispívá na nezbytné práce na infrastruktuře podle článku 5. Tento finanční příspěvek má formu úvěru od Evropské investiční banky a jakoukoli jinou formu financování, která může zajistit další zdroje.
2. Za účelem urychlení prací se Komise Evropských společenství bude co nejvíce snažit podpořit používání dalších zdrojů, jako jsou investice některých

členských států Společenství na dvoustranném základě nebo veřejné nebo soukromé prostředky.

Článek 7

K dosažení cílů stanovených v článku 5 zpřístupní Společenství na základě Protokolu 3 o finanční spolupráci k Dohodě o spolupráci mezi Evropským společenstvím a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií na období nejdéle do 31. prosince 2000 Bývalé jugoslávské republice Makedonii finanční zdroje.

HLAVA III

ŽELEZNICE A KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Článek 8

Obecná ustanovení

Smluvní strany přijmou vzájemně koordinovaná opatření nezbytná pro rozvoj a podporu železniční a kombinované dopravy jako prostředek, který zajistí, aby v budoucnosti velká část dopravy přes Bývalou jugoslávskou republiku Makedonii probíhala za podmínek šetrnějších k životnímu prostředí.

Článek 9

Zvláštní aspekty infrastruktury

Součástí modernizace železnic Bývalé jugoslávské republiky Makedonie je přijetí kroků nutných k přizpůsobení systému kombinované dopravy, zejména s ohledem na rozvoj nebo stavbu terminálů, na průjezdné profily tunelů a kapacitu, které vyžadují zvláštní investice.

Článek 10

Podpůrná opatření

Smluvní strany přijmou nezbytná opatření k podpoře rozvoje kombinované dopravy.

Účelem takových opatření je

- stimulovat uživatele a dopravce k používání kombinované dopravy,
- učinit kombinovanou dopravu konkurenceschopnou vůči silniční dopravě, zejména prostřednictvím finanční pomoci Společenství nebo Bývalé jugoslávské republiky Makedonie v souladu s jejich právními předpisy,
- podpořit používání kombinované dopravy na dlouhé vzdálenosti a podpořit zejména používání výměnných nástaveb, kontejnerů a nedoprovázené dopravy obecně,
- zvýšit rychlost a spolehlivost kombinované dopravy, zejména
 - zvýšit frekvenci konvojů v souladu s potřebami dopravců a uživatelů,
 - zkrátit čekací doby v terminálech a zvýšit jejich produktivitu,
- odstranit všechny překážky přístupu k trasám jakož i zlepšit přístup ke kombinované dopravě,
- kde je to nutné, harmonizovat hmotnosti, rozměry a technické vlastnosti zvláštních zařízení, zejména za účelem zajištění nutné kompatibility průjezdných profilů a podniknout společné kroky k uspořádání a uvedení do provozu vybavení nutného podle úrovně dopravního provozu,
- a obecně přijmout jakákoli jiná vhodná opatření.

Článek 11

Úloha železnic

V rámci pravomocí států a železnic doporučí smluvní strany svým železnicím s ohledem na cestující a přepravované zboží, aby

- prohloubily dvoustrannou i vícestrannou spolupráci v mezinárodních železničních organizacích, ve všech oblastech, zejména s ohledem na zlepšení kvality dopravních služeb,
- se spolu na základě řádné hospodářské soutěže a ponechávajícíce uživatelům svobodu volby pokusily zřídit systém organizace železnic za účelem stimulovat dopravce k posílání nákladů po železnici raději než po silnici, zejména pro tranzitní účely,
- se dohodly na opatřeních k integraci železnic Bývalé jugoslávské republiky Makedonie do řízení dopravy použitím systému elektronického nákladního listu „Docimel“ a systému „Hermes“ pro rezervace cestujících a jiné účely,

- harmonizovaly svá opatření pokud jde o vzdělávání zaměstnanců železnic.

HLAVA IV

SILNIČNÍ DOPRAVA

Článek 12

Obecná ustanovení

1. Smluvní strany se s ohledem na vzájemný přístup na dopravní trhy dohodly, aniž je dotčen odstavec 2, na zachování režimu, který je výsledkem dvoustranných dohod nebo jiných stávajících mezinárodních dvoustranných nástrojů uzavřených mezi jednotlivými členskými státy Společenství a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií, nebo pokud neexistují žádné takové dohody nebo nástroje, na zachování režimu plynoucího ze skutečné situace v roce 1991.

Nicméně do uzavření dohody mezi Společenstvím a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií o přístupu na trh silniční dopravy podle článku 13 a o zdanění silniční dopravy podle čl. 14 odst. 2 spolupracuje Bývalá jugoslávská republika Makedonie s členskými státy Společenství na změnách uvedených dvoustranných dohod za účelem jejich přizpůsobení této dohodě.

2. Smluvní strany tímto souhlasí s poskytnutím neomezeného přístupu tranzitní dopravě Společenství přes Bývalou jugoslávskou republiku Makedonii a tranzitní dopravě Bývalé jugoslávské republiky Makedonie přes Společenství s platností ode dne vstupu této dohody v platnost.

3. Odchylně od odstavce 2 se pro tranzitní dopravu Bývalé jugoslávské republiky Makedonie přes Rakousko použijí tato ustanovení:

- a) pro období ode dne vstupu této dohody v platnost do dne 31. prosince 1998 bude pro tranzit Bývalé jugoslávské republiky Makedonie zachován režim identický s režimem používaným mezi Rakouskou republikou a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií v roce 1996. Nejpozději dne 31. ledna 1998 přezkouší Smíšený výbor pro dopravu zřízený podle článku 22 přezkoumá fungování režimu používaného mezi Rakouskou republikou a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií s ohledem na zásadu zákazu diskriminace, která musí být uplatňována na těžká nákladní vozidla z Evropského společenství a stejná vozidla z Bývalé jugoslávské republiky Makedonie při tranzitu přes Rakousko. Vhodná opatření budou přijata Smíšeným výborem pro dopravu za účelem zajištění účinného zabránění diskriminaci.

- b) s platností ode dne 1. ledna 1999 se použije systém ekobodů podobný systému stanovenému článkem 11 protokolu č. 9 Aktu o přistoupení Rakouské republiky, Švédského království a Finské republiky k Evropské unii. Způsob výpočtu a podrobná pravidla a postupy pro řízení a kontrolu systému ekobodů budou včas dohodnuty formou výměny dopisů mezi smluvními stranami a v souladu s ustanoveními článků 11 a 14 uvedeného protokolu č. 9.

4. Pokud kvůli právům zaručeným odstavcem 2 naroste tranzitní doprava nákladními vozidly Společenství na úroveň způsobující nebo hrozící způsobit vážné poškození silniční infrastruktury nebo plynulosti dopravního provozu na dopravních trasách, plánovaných propojeních a trasách podle článku 5, může Bývalá jugoslávská republika Makedonie svolat nouzové zasedání Smíšeného výboru pro dopravu zřízeného podle článku 22 a navrhnout taková dočasná opatření nutná k omezení nebo zmírnění takového poškození. Smíšený výbor pro dopravu se sejde do 30 dnů za účelem posouzení situace a bezodkladně doporučí vhodná nápravná opatření. Není-li do 60 dnů od svolání nouzového zasedání dosaženo dohody, může Bývalá jugoslávská republika Makedonie zavést dočasná opatření na dobu až tří měsíců. Za stejných okolností, vzniknou-li obtíže na území Společenství blízko hranic Bývalé jugoslávské republiky Makedonie, mohou příslušné orgány včetně příslušných orgánů zúčastněných regionů přijmout vhodná nezbytná opatření. Smíšený výbor pro dopravu vydá konečné rozhodnutí o vhodných nápravných opatřeních před vypršením platnosti dočasných opatření, pokud vůbec. Rozhodnutí Smíšeného výboru pro dopravu se provede okamžitě a zakládá se na zásadě proporcionality a zákazu diskriminace. Toto ustanovení pozbývá účinnosti dosažením cílů stanovených v článku 5 a nejpozději uplynutím dne 31. prosince 2002.

5. Smluvní strany se zdrží jednostranných kroků, které by mohly vést k diskriminaci mezi dopravci nebo vozidly Společenství a Bývalé jugoslávské republiky Makedonie. Každá smluvní strana podnikne kroky nezbytné ke zjednodušení silniční dopravy na území, nebo přes území druhé smluvní strany.

Článek 13

Přístup na trh

Smluvní strany se přednostně zavazují, podle vlastních vnitřních pravidel, společně usilovat o

- prostředky a postupy k rozvoji dopravního systému splňujícího potřeby smluvních stran a slučitelného na jedné straně s řádným fungováním vnitřního trhu Společenství a prováděním společné dopravní politiky a na druhé straně s hospodářskou a dopravní politikou Bývalé jugoslávské republiky Makedonie,
- definitivního systému regulace přístupu na trh silniční dopravy mezi smluvními stranami na základě zásady vzájemnosti.

Článek 14

Daně, mýtné a jiné poplatky

1. Smluvní strany přijímají zásadu zákazu diskriminace na obou stranách, pokud jde o zdanění silničních vozidel, mýtné a jiné poplatky.
2. Smluvní strany na základě pravidel pro tyto záležitosti přijatých Společenstvím zahájí co nejdříve jednání s ohledem na dosažení dohody o zdanění silniční dopravy. Účelem této dohody je zejména zajištění volného pohybu přeshraniční dopravy, snížení rozdílů mezi systémy zdanění silniční dopravy uplatňovanými smluvními stranami a odstranění narušení hospodářské soutěže způsobené těmito rozdíly.
3. Až do ukončení jednání podle odstavce 2 odstraní smluvní strany diskriminaci mezi nákladními vozidly Společenství a Bývalé jugoslávské republiky Makedonie při ukládání daní a poplatků na provoz nebo vlastnictví těžkých nákladních vozidel jakož i daně a poplatky uložené na dopravní operace na území smluvních stran.
4. Do uzavření dohod podle odstavce 2 a článku 13 podléhá jakákoli změna fiskálních poplatků, mýtného nebo jiných poplatků použitelných na dopravu Společenství při tranzitu přes Bývalou jugoslávskou republiku Makedonii navrhovaná po vstupu této dohody v platnost předchozímu konzultačnímu postupu ve Smíšeném výboru.

Článek 15

Hmotnosti a rozměry

1. Bývalá jugoslávská republika Makedonie je srozuměna s tím, že silniční vozidla splňující normy Společenství o hmotnostech a rozměrech mohou být volně a bez překážek provozována pokud jde o trasy uvedené v článku 5. Nejpozději do dne 31. prosince 2002 podléhají silniční vozidla, která nesplňují současné normy Bývalé jugoslávské republiky Makedonie, zvláštnímu nediskriminačnímu poplatku odpovídajícímu nadbytečnému osovému zatížení. Šest měsíců po vstupu této dohody v platnost podléhají vozidla vybavená vzduchovým pružením nebo rovnocenným systémem pružení snížené sazbě těchto zvláštních poplatků.
2. Bývalá jugoslávská republika Makedonie bude usilovat o harmonizaci svých nařízení a norem s právními předpisy platnými ve Společenství ke konci roku 1997 a zejména se bude v dané lhůtě podle svých finančních možností snažit o zdokonalení tras uvedených v článku 5 v souladu s novými nařízeními a normami. Po dokončení těchto přestaveb budou zvláštní poplatky uvedené v odstavci 1 zrušeny.

Článek 16

Životní prostředí

1. Za účelem ochrany životního prostředí usilují smluvní strany o zavedení norem na plynné emise, emise částic a emise hluku pro těžká nákladní vozidla, které zajistí vysokou úroveň ochrany.
2. Zvláštní vnitrostátní normy by měly být za účelem poskytnutí jednoznačných informací průmyslu a za účelem podpory společného výzkumu, programování a produkce zbaveny účinnosti.

Vozidla splňující normy stanovené mezinárodními dohodami vztahujícími se k životnímu prostředí mohou být na území smluvních stran provozována bez dalšího omezení.

3. Za účelem zavedení nových norem spolupracují smluvní strany na dosažení uvedených cílů.

Článek 17

Sociální aspekty

1. Smluvní strany harmonizují své právní předpisy o vzdělání zaměstnanců v oblasti přepravy zboží, zejména pokud jde o přepravu nebezpečných nákladů.
2. Bývalá jugoslávská republika Makedonie se zavazuje ke snaze stát se smluvní stranou Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (ERTA). Až do doby, než budou následky tohoto přistoupení zřetelné, snaží se smluvní strany o harmonizaci svých právních předpisů o pracovní době a odpočinku řidičů a o složení posádky.
3. Až do dosažení harmonizace v této oblasti smluvní strany vzájemně uznávají své metody záznamu používané ke sledování dodržování sociálních předpisů v oblasti silniční dopravy.
4. Smluvní strany zajistí rovnocennost svých právních předpisů o přístupu k povolání provozovatele silniční přepravy zboží s ohledem na vzájemné uznávání.

Článek 18

Ustanovení o dopravě

1. Smluvní strany si vyměňují své zkušenosti a snaží se o harmonizaci svých právních předpisů za účelem zvýšení plynulosti provozu v dopravních špičkách (víkendy, státní svátky, turistické sezóny).
2. Smluvní strany podporují zavádění, rozvoj a koordinaci informačního systému v oblasti silniční dopravy.
3. Snaží se o harmonizaci svých právních předpisů o přepravě zboží podléhajícího zkáze, o přepravě živých zvířat a o přepravě nebezpečných látek.
4. Smluvní strany také usilují o harmonizaci technické pomoci pro řidiče, o rozšiřování důležitých informací o dopravním provozu, a o ostatních záležitostech důležitých pro turisty, jakož i nouzové služby včetně rychlé záchranné služby.

HLAVA V

ZJEDNODUŠENÍ FORMALIT

Článek 19

Zjednodušení formalit

1. Smluvní strany se dohodly, že zjednoduší dopravu zboží po železnici a po silnici, jak dvoustrannou, tak i tranzitní.
2. Smluvní strany se dohodly, že zahájí jednání o uzavření dohody o zjednodušení kontrol a formalit pokud jde o přepravu zboží.
3. Smluvní strany se dohodly, že v nezbytném rozsahu budou společně přijímat a prosazovat další zjednodušující opatření.

Článek 20

Celní spolupráce

1. Smluvní strany spolupracují za účelem sblížení právních předpisů Bývalé jugoslávské republiky Makedonie s právními předpisy Společenství.
2. Spolupráce zahrnuje zejména
 - výměnu informací,
 - zavedení jednotného dokladu,

- propojení tranzitního systému Společenství a tranzitního systému Bývalé jugoslávské republiky Makedonie,
- organizování seminářů a školení.

Společenství poskytne potřebnou technickou pomoc.

HLAVA VI

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 21

Rozšíření oblasti působnosti

Jestliže některá smluvní strana dospěje na základě zkušeností s používáním této dohody k závěru, že v zájmu koordinované evropské dopravní politiky jsou další opatření nespádající do oblasti působnosti této dohody a zejména, že mohou přispět k vyřešení obtíží spojených s tranzitní dopravou, podá druhé smluvní straně vhodné návrhy.

Článek 22

Smišený výbor pro dopravu

Orgánem odpovědným za spolupráci je smišený výbor označovaný jako „Výbor pro dopravu mezi Společenstvím a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií“. Výbor

- je složen ze zástupců jmenovaných Společenstvím a Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií,
- se schází nejméně jednou ročně buď ve Společenství, nebo v Bývalé jugoslávské republice Makedonii, a pokud je to nutné častěji na žádost jedné ze smluvních strany,
- přijme svůj jednací řád,
- zajistí řádné provádění dohody, a zejména
 - a) navrhuje plány spolupráce v oblasti železniční a kombinované dopravy, v oblasti výzkumu dopravy a v oblasti životního prostředí;

- b) analyzuje používání rozhodnutí obsažených v této dohodě a doporučuje vhodná opatření pro možné obtíže, zejména v souladu s čl. 12 odst. 3 a 4;
- c) v roce 1999 posoudí situaci, pokud jde o zdokonalení infrastruktury a výsledky volného tranzitu;
- d) organizuje práci na dopravní infrastruktuře včetně plánování a provádění investic, a je-li to vhodné, také jejich rozvoj, případně pomocí sestavení skupiny ad hoc zvláště pověřené tímto úkolem;
- e) řeší veškeré spory vzniklé při uplatňování a výkladu této dohody;
- f) koordinuje sledování, prognostickou činnost a další statistické práce týkající se mezinárodní dopravy a zejména k tranzitní dopravy;
- g) koordinuje činnost výzkumu dopravy.

Článek 23

Vypovězení dohody

Tato dohoda se uzavírá na období, které končí dne 31. prosince 2003. Její platnost se automaticky prodlužuje o jeden rok, pokud ji žádná ze smluvních stran při dodržení lhůty 12 měsíců od konce následujícího roku nevypoví.

Článek 24

Přílohy

Přílohy tvoří nedílnou součást této dohody.

Článek 25

Jazyky

Tato dohoda je vyhotovena ve dvou prvopisech v jazycích smluvních stran, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Článek 26

Vstup v platnost

Dohoda se uzavírá v souladu s vlastními postupy každé smluvní strany. Vstupuje v platnost jakmile se smluvní strany navzájem informují o splnění postupů potřebných k uzavření dohody.

PŘÍLOHA I

Společné prohlášení

1. Společenství a Bývalá jugoslávská republika Makedonie berou na vědomí, že úrovně plyných emisí a emisí hluku v současnosti akceptované ve Společenství za účelem schválení těžkých nákladních vozidel jsou tyto:

CO	HC	NOx	Pevné částice
4,9 g/Kwh	1,23 g/Kwh 0,4 g/Kwh	9,0 g/Kwh	0,7 g/Kwh < 85 g/Kwh

2. Směrnice Rady 91/542/EHS stanoví tyto úrovně, s platností od 1. října 1996, v rámci Společenství:

CO	HC	NOx	Pevné částice
4,0 g/Kwh	1,1 g/Kwh	7,0 g/Kwh	0,3/0,15 g/Kwh

3. Společenství a Bývalá jugoslávská republika Makedonie se snaží o snížení hodnot emisí COP v budoucnosti pomocí nejnovějších technologií motorových vozidel a technologií složení pohonných hmot šetrných k životnímu prostředí.

PŘÍLOHA II

Společné prohlášení

Smluvní strany uznávají zeměpisnou polohu Bývalé jugoslávské republiky Makedonie za vnitrozemskou a uznávají důležitost dopravy zboží mezi Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií a námořními přístavy, mimo jiné v souvislosti s články 13 a 14 prozatímní dohody ze dne 13. září 1995. Jsou proto připraveny v dohledné době toto téma přezkoumat.

PŘÍLOHA III

Prohlášení o článku 2

Bývalá jugoslávská republika Makedonie vyjadřuje svůj zájem na co nejčasnějším zahájení jednání o budoucí spolupráci v oblasti letecké dopravy.

Společenství bere na vědomí zájem vyjádřený Bývalou jugoslávskou republikou Makedonií.