

„Kitöltetlen csekk a környezetszennyezés támogatására”

Az uniós közlekedési támogatásokról az Európai Parlamentben

Az Európai Parlament zöldpárti frakciója szervezésében 2007. november 7-én került sor arra a konferenciára, amely az Európai Unió közlekedési beruházásokkal kapcsolatos támogatási rendszerének káros környezeti hatásairól szólt. A konferenciára a Levegő Munkacsoport is meghívást kapott, egyben felkérést arra, hogy a Parlament Petíciós Bizottságánál folyamatban lévő, a magyar közlekedésfejlesztési programokkal kapcsolatos ügyéről előadást tartson.

Az eseményt Monica Frassoni, a Parlament zöldpárti képviselője nyitotta meg, bevezetőjében elmondta, hogy az EU támogatási rendszerének problémáiról nem szokás beszélni. Számos konkrét esetben azonban kimutatható, hogy fenntarthatatlan tevékenységekhez ad pénzügyi segítséget, az ezekhez vezető döntéshozatali folyamat pedig a nyilvánosság számára átláthatatlan. A megnyitó után David Hammerstein-Mintz, a konferencia levezető elnöke rövid, de velős megállapítással jellemezte a kérdést: „A jobb kéznek tudnia kellene, hogy mit csinál a bal”. Az első előadást Stefanie Lang, a WWF Világiroda képviselője tartotta. A nemzetközi szervezet számos eszközzel küzd a fenntarthatósági kritériumokat nem teljesítő, illetve a konkrét környezetvédelmi előírásokba (széndioxid-kibocsátás csökkentése, Stratégia Környezeti Hatásvizsgálat, a partnerség elve stb.) ütköző uniós támogatások ellen. Példaként említette a romániai Duna-gátak ISPA támogatásának ügyét, valamint a Spanyolországban tervezett A-43. számú autópálya építéséhez nyújtott pénzügyi segítség esetét, amelynek tervezett nyomvonala a kihalás szélén álló ibériai hiúz élőhelyének kellős közepén halad át. A problémát abban látja, hogy a programokat érintő stratégiai (SEA) és a konkrét beruházások esetén lefolytatandó környezeti hatásvizsgálatról (EIA) szóló irányelvek szabályai és a végrehajtásuk ellenőrzése számos hiányosságtól szenved. Szintén komoly gond, hogy a fejlődés egyetlen mértékadó mutatószáma a GDP, amely teljesen érzéketlen a környezet állapotára. Véleménye szerint a Transz-Európai Közlekedési Hálózat közötti szakaszai nem többek, egyszerű „bevásárló listák”-nál, amelyek megépítéséhez a kormányok tűzön-vízen át ragaszkodnak. Kifogásolta a prioritások meghatározásának ésszerűtlenségét. Hiányolta a társadalmi szervezetek döntéshozatalba való rendszeres és hatékony bevonását, észrevételezési lehetőségét és az ehhez szükséges pénzügyi segítséget. Az Európai Parlamenttől azt várja, hogy készítsen iránymutatást a közlekedési programok „helyes gyakorlathoz”, gyűjtse össze a konkrét eseteket és a rendelkezésére álló eszközökkel igyekezzen alternatív lehetőségeket találni, továbbá támogassa a társadalmi részvételt a döntéshozatalban.



Ibériai hiúz (Lynx pardinus)

A következő előadást Martin Konecny tartotta a Kelet- és Közép-Európai Bankfigyelő Hálózat és a Föld Barátai Európa nemzetközi társadalmi szervezetek képviselőjében. Kiemelte, hogy a Közép- és Kelet-Európai régió hatalmas összegű közlekedéssel kapcsolatos támogatást kap, amelynek 54%-át közútfejlesztésre fordítják, míg csupán 27%-a finanszírozza a környezet számára jóval kedvezőbb vasúti és csak 10%-a a városi tömegközlekedést. A fő gondot Martin Konecny abban látja, hogy a Bizottság a tagállamokra, a tagállamok pedig az EU-ra hárítják a felelősséget a

támogatási kérdésekben, az alternatív javaslatokat pedig szinte kivétel nélkül elutasítják. Szintén problémásnak tartja a hatásvizsgálati eljárásokat, amelyek felületes és trükkös lebonyolítása a teljes folyamatot formálissá teszi. Kifogásolta az Európai Bizottság támogatási döntéseinek szakmai megalapozottságát is, szerinte így a közösség gyakran csak „pecsétnyomó” szerepet játszik. Esettanulmányként említette a Brnót és Bécset összekötő, a bulgáriai Kreszna-hágón áthaladó és a lengyel Via Baltica autópályákat. A helyzet javítása érdekében javasolta a jobb hatásvizsgálati szabályok bevezetését, a támogatások megtagadását azokban az esetekben, amikor nem vizsgálták az alternatív lehetőségeket, illetve a Natura 2000 területeket érintő beruházások esetében. Fontosnak tartja továbbá a döntési folyamat átláthatóságának biztosítását, valamint azt, hogy a programok összhangba kerüljenek a Közösség Fenntartható Fejlődés Stratégiájával. Az előadás után a hallgatóság soraiból valaki nagyon helyesen jegyezte meg, hogy az EU Élőhely Irányelve fontos gazdasági érdekekre hivatkozva megengedi a természetvédelmi szabályoktól való eltérést. Meglepett, hogy az illető azt is hozzátette: erre a kivételre a legtöbb esetben maga az Európai Bizottság hívja fel a figyelmet és okozza ezáltal a környezeti érdekek háttérbe szorulását.

Az észrevétel kiváló átvezető szálnak bizonyult a második szekcióhoz, amelyben az Európai Bizottság képviselőjében Eddy Hartog (Régiós Politikák Főigazgatósága) és Javier Ruiz Tomas (Környezetvédelmi Főigazgatóság), az Európai Beruházási Bank (EIB) képviselőjében pedig Mathieu Arndt képviselője fejtette ki álláspontját. A téma legfőbb érintettje, a Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatóság a konferencián nem képviseltette magát. Ahogy az várható volt, az előadók védték a „mundér becsületét”, hosszasan kifejtett, de a lényegi kérdések érintésétől tartózkodó beszédekben arra hivatkoztak, hogy szervezeteik a támogatási döntéseknél igyekeznek a vonatkozó környezetvédelmi szabályokat betartani (hatásvizsgálat, civilek bevonása), és amennyiben jogszabályba ütközést tapasztalnak megtagadják a támogatást. Hivatkoztak a tagállamok felelősségére és megemlítették a politikai mozgásokat is, mint befolyásoló tényezőt. A Környezetvédelmi Főigazgatóság képviselője gondnak tartja továbbá, hogy a Közösség nem szabta meg egyértelműen a környezetvédelem, gazdasági fejlesztés és az egyéb politikák hierarchiáját, így a Bizottság a döntéseknél nehéz helyzetben van. Az Európai Beruházási Bank képviselője a jó kompromisszumok kialakítását tartja fontosnak és óva int a leegyszerűsítő megfogalmazásoktól. Szerinte mindig összeurópai rendszerekben kellene gondolkodni. Érdekes volt az a megjegyzése, hogy a jelenlegi uniós szabályozás a kibocsátás (járművek, gyárak stb.) szabályozására helyezi a hangsúlyt, az infrastruktúra-fejlesztés oldaláról nincs kötelező rendelkezés. A gondolkodásmód változtatásának szükségességét és irányát azonban az előadó sem érezte, mert arra a kérdésre, hogy miként teljesülhet a jelenlegi – közúti közlekedést ösztönző – támogatási politika mellett a 20%-os szén-dioxid kibocsátás-visszafogási cél, azt válaszolta, hogy a kibocsátási szabályozás betartásával. Arra a felvetésre pedig, hogy miért kell ennyi autópálya, és miért pont oda, ahová azokat építeni tervezik, a válasza abban merült ki, hogy a legjobb indikátor a túlszűfolt útszakasz, ezért – szerinte – ezekre a helyekre kell új utakat építeni...

A konferencia további részében egyes konkrét esetek bemutatására került sor. Az első esetet egy spanyol természetvédő szervezet aktivistái, Solis és Todorov urak mutatták be. A panaszuk egy andalúziai autópálya-szakasz (A-48) támogatásával kapcsolatos. A tervezett új út Európa legnagyobb madárvonuló területét – amely nem mellesleg Natura 2000 terület – szelne ketté és okozna ezzel súlyos ökológiai károkat.

A második esetet a Levegő Munkacsoport mutatta be a hallgatóságnak. Az eredeti panasz, amelyet 2004-ben nyújtott be az Európai Parlament Petíciós Bizottságának, a magyarországi utak megengedett tengelyterhelésének növelését lehetővé tevő beruházások ISPA-támogatásának törvényességét vitatta.¹ A szervezet véleménye szerint a közúti közlekedés ily módon történő további finanszírozása ellentétes az Európai Közösséget létrehozó Alapszerződéssel és más uniós jogszabályokkal, egyebek mellett a szennyező fizet elvet és a versenysemlegesség elvét kimondó rendelkezésekkel. A Levegő Munkacsoport nem az utak megerősítésének szükségességét vitatta, hanem azt, hogy ezt az adófizetőknek kell állniuk a használók – a legsúlyosabb nehéz

¹ Ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/03/0175.hpp>

tehergépkocsik üzemeltetői – helyett. Nemrégiben a Levegő Munkacsoport kiegészítő panaszt nyújtott be, amelyben hasonló okok miatt kifogásolta az Európai Bizottságnak a Közlekedési Operatív Program támogatását elfogadó döntését.² A program főként gyorsforgalmi útépitési tevékenységeket irányoz elő. Ennek a fenntarthatatlan közlekedési módnak – a jelenleg érvényesülő közvetlen és közvetett állami támogatások és az okozott externális költségek mellett – a további támogatása az uniós



állampolgárok adójából súlyosan sértené a közös piac és a környezetvédelem alapelveit. A panasz célja a támogatási döntés felülvizsgálata és az összegek átcsoportosítása más, fenntartható tevékenységekre (közösségi közlekedési módok, egészségügy, oktatás, innováció stb.).

A következő ügy a lengyelországi Via Baltica autópálya volt, amely a spanyol úthoz hasonlóan egy Natura 2000 területen halad át. Az eset jelentőségét az adja, hogy a Parlament Petíciós Bizottsága kiemelten kezeli ezt az ügyet és igyekszik mindent elkövetni azért, hogy egy kedvezőbb, alternatív nyomvonal kerüljön kiválasztásra. Az előadás végén David Lowe, a Panaszbizottság főtitkára bejelentette, hogy közbenjárásuk a közeljövőben várhatóan sikerrel zárul. Az esetek bemutatásának szekciója Claudio Giorno előadásával fejeződött be, aki a WWF olasz irodájának eseteit mutatta be (Lyon-Torino gyorsvasút, illetve gyorsforgalmi utak építése az Alpok hágóin). Ezután Michael Cramer, az Európai Parlament zöldpárti képviselője, a közlekedési bizottság tagja kért szót. Elmondta, hogy a vasfüggöny lehullása után az éghajlatváltozás a legfontosabb kérdés, amellyel Európának szembe kell néznie. Abszurdnak tartja, hogy Berlin és Tallinn között vasúton jelenleg 60 órát kell utazni, a gőzmozdonyok korában ugyanez az út mindössze 40 órát vett igénybe. Kiemelte, hogy a közlekedés fontos változások alatt áll és az Európai Bizottságnak nem szabad hagynia, hogy a változások nyertesei az utak legyenek a vasúttal szemben.

A konferencia optimista végszaváról egy dán hölgy próbált gondoskodni, aki felszólalásában egy sikeres tiltakozás és egy megmentett vizes élőhely történetét vázolta fel. Az optimizmusra azonban némi árnyékot vetett, hogy az egyes panaszok, jogsértő esetek bemutatásának idejére a Bizottság tagjai – semmitmondó és az érdemi vita idejét elpazarló előadásuk után – már távoztak a teremből. A támogatási döntéshozók oldaláról kizárólag az Európai Beruházási Bank képviselője maradt, aki arra a felvetésre, hogy a bemutatott esetek közösségi szabályt sértenek és mégis támogatást kapnak, csak annyit tudott felelni, hogy a Parlament Petíciós Bizottsága majd megfelelően elbírálja az eseteket és kijavítja a Bizottság hibáit. Reménykedjünk ebben.

Budapest, 2007. november 10.

dr. Bendik Gábor
a Levegő Munkacsoport jogásza

² A Levegő Munkacsoport véleménye a Közlekedési Operatív Programról:

http://www.levego.hu/kiadvany/nft/kozopvelemeney_061108.pdf;

a témával kapcsolatos ismertető cikk: <http://www.nol.hu/cikk/461242/>;

az Európai Parlament Petíciós Bizottságához eljuttatott beadvány (angol nyelven) <http://www.levego.hu/english/ec-op.doc>