



Budapest, 2006. március 9.
/2006

Kling István igazgató úr
Közép-dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség
8001 Székesfehérvár Pf. 137

Tisztelt Igazgató Úr!

Mellékelten küldöm fellebbezésünket Hankook Tire Magyarország Kft. gumiabroncsgyárának létesítésére adott környezetvédelmi engedéllyel kapcsolatban. A fellebbezésünk egyik legfontosabb indoka, hogy a beruházásnak nyújtott állami támogatás ellentétes „a szennyező fizet” elvvel, így az engedély ütközik a környezetvédelmi hatásvizsgálatról szóló kormányrendelet és a Nemzeti Környezetvédelmi Program előírásaival. További fontos indok, hogy az előzetes környezetvédelmi hatástanulmány rendkívül felületes, hiányos, és így számos tekintetben nem lehet megfelelően következtetni a környezeti hatásokra. Így például valószínűsíthető, hogy a gyártás során olyan adalékokat adnak a gumiabroncsokhoz, amelyek ilyen jellegű felhasználását – azok mérgező volta miatt – az Európai Unió 2010-től tiltja. Szintén komoly aggályaink vannak a gyár által gerjesztett jelentős kamionforgalommal kapcsolatban.

2006. március 3-án küldött, 17939/06. számú levelével kapcsolatban a következőket kívánom megjegyezni. Önnek teljesen igaza van abban, hogy a hatástanulmánnyal kapcsolatos észrevételeink elkéstek. Ennek magyarázata, hogy ügyféli bejelentkezésünk ellenére a hatástanulmány közzétételével kapcsolatban semmiféle tájékoztatást nem kaptunk, arról véletlenül (egy helyi lakos bejelentése alapján, késve) kaptunk tudomást. Ekkor több napig tartott, míg egy helyi aktivistánknak sikerült lemásolnia, majd a budapesti címünkre postán eljutott az anyag. Az is nyilvánvaló, hogy egy ilyen hatástanulmány alapos elemzéséhez idő kell.

Ügyféli bejelentkezésünkör megtekintettük a honlapjukat, amelyen az elérhetőségükön kívül semmit nem találtunk. Az Önök esetében nem tudjuk megtenni azt, amit a Közép-Duna-Völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségnél: egyik munkatársam hetente kétszer elsétál a felügyelőséghez, hogy annak a hirdetőtábláján megtekintse a friss hirdetményeket. Számunkra döbbenetes, hogy az Internet korában erre kényszerülünk. Tudjuk, hogy ez elsősorban nem az Önök hibája, hanem annak a következménye, hogy a mindenkori kormányzat az „olcsó állam” dogmáját hirdelve megvonja a felügyelőségektől a szükséges forrásokat. Azonban, amint a mostani példa is mutatja, ezzel sokkal nagyobb kárt okoz az országnak, mint amennyi megtakarítása származik belőle. A Levegő Munkacsoport már számos alkalommal felemelte a szavát ezen hibás gyakorlat ellen, de sajnos mind a mai napig süket fülekre talált.

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök



Budapest, 2006. március 9.
/2006

**Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi
és Vízügyi Főfelügyelőség részére**

*a Közép-Dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi
és Vízügyi Felügyelőség címén
8001 Székesfehérvár Pf. 137*

Tisztelt Főfelügyelőség!

A Közép-Dunántúli Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 23753/2005 (iratsorszám: 12085/06) számú Határozata ellen, mellyel megadta a környezetvédelmi engedélyt a HANKOOK TIRE Magyarország Kft. (1054 Budapest, Széchenyi rakpart 3.) részére a Rácalmás és Dunaújváros közötti ipari park déli részén gumiabroncsgyár létesítésére,

fellebbezést

jelentünk be.

Fellebbezésünket az alábbiakkal indokoljuk.

Az előzetes környezeti tanulmány szinte kizárólag a helyi környezeti hatásokkal foglalkozik.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Kvtv.) 69. §-a (2) bekezdésének a) pontja kimondja:

„(2) Az előzetes környezeti tanulmánynak tartalmaznia kell:

a) a tervezett tevékenység célját, telepítési és technológiai lehetőségei leírását, a létesítmény szükségességének indokolását, továbbá a tervezett tevékenység elmaradásából származó környezeti következmények leírását;”

Ennek megfelelően a környezeti hatásvizsgálatról szóló 20/2001. (II.14.) kormányrendelet (a továbbiakban: R.) 6. §-a szerint a beruházás szükségességét indokolni kell, illetve ki kell dolgozni az alternatívákat jelen beruházással szemben:

„6. § (1) Az előzetes tanulmányban a létesítmény szükségességének indokolásakor [Kt. 69. § (2) bekezdés a) pontja] ki kell térni arra is, hogy

a) a tevékenység céljának eléréséhez a kérelmező miért a tervezett megoldást vagy megoldási változatokat ítéli megfelelőnek;

b) a döntésében szerepet játszottak-e környezetvédelmi szempontok, s ha igen, melyek voltak azok.”

Az R. szerint vizsgálni kell továbbá a beruházás társadalmi és gazdasági hatásait:

1465 Budapest, Pf. 1676 • Telefon: (1) 411-0509, 411-0510

Fax: (1) 266-0150 • E-posta: levego@levego.hu • Honlap: www.levego.hu

„1. § (1) A környezeti hatásvizsgálat a tevékenységnek

a) a környezeti elemekre [Kt. 4. § a) pontja] (földre, levegőre, vízre, élővilágra, épített környezetre, ez utóbbi részeként az építészeti és régészeti örökségre is),

b) a környezeti elemek rendszereire, folyamataira, szerkezetére [Kt. 4. § b) pontja], különösen a tájra, településre, klímára, természeti (ökológiai) rendszerre való hatásainak, továbbá

c) az előbbi hatások következtében az érintett emberek egészségi állapotában, valamint társadalmi, gazdasági helyzetében – különösen életminőségében, területhasználata feltételeiben – várható változások vizsgálatára terjed ki.” (Kiemelések tőlünk.)

Miután a gyár létesítése, nagyságánál fogva, az ország gazdaságára, környezetére és egyéb területeire jelentős hatást fejt ki, ezért ezek bemutatása is szükséges lenne. Sajnos ezek bemutatását és elemzését a tanulmány kihagyta. A bevezető részben kénytelenek vagyunk ezzel foglalkozni, miután ezek visszahatnak a környezeti és a helyi problémákra is.

I. Makrogazdasági és általános környezeti hatások

1.) Magyarország nemzetközi versenyképességét és környezeti állapotát **a gazdasági szerkezet** döntő mértékben határozza meg. A szerkezeti változás jó vagy rossz iránya legalább tízszer akkora hatást gyakorol, mint kizárólag egy termék műszaki színvonalának alakulása. A Hankook gumiabroncs-gyártás Magyarországra telepítése ezért óriási szerkezeti visszalépést jelent. Ez azért is érthetetlen, mert a kormány 2005-ben olyan **külgazdasági stratégiai döntés** hozott, amelyben kizárólag a „magas hozzáadott érték” követelményének megfelelő termékek beruházási támogatását tartja elfogadhatónak. Ennek ellentmond az, hogy GKM a Hankook beruházásnak nyújt támogatást, amely épp ellentétes ezzel a stratégiával. (A Német Autóklub a Hankook gumikat a nem megfelelő minőségű kategóriába sorolta.) Ugyanakkor Magyarország és EU versenyképességének romlását is jelentené ez a beruházás, amely csak a Koreai Köztársaság versenyképességét növeli, mert egy rosszabb hatékonyságú terméktől szabadul meg. Konkrétan arról van szó, hogy gazdaságunkat legalább tíz évig visszahúzza ez a kifejezetten rossz ipargazdasági döntés, mert a termék alacsony műszaki színvonala mellett fajlagosan magas energia- és nyersanyag-igényű. Érdekes a szlovák értékelés, amely e beruházás elmaradását pozitívként értékeli, mert helyette magasabb színvonalú termékre váltottak. Célszerű lenne egy olyan vizsgálat és számítás elvégzése, amely összevetné, milyen nemzetgazdasági eredményt lehetne elérni, ha a Hankook gumiabroncs-gyár támogatása helyett hazai kis- és középvállalkozások vagy valamilyen magas hozzáadott értékű külföldi beruházáshoz nyújtana az állam ugyanakkora támogatást. Előzetes becsléseink szerint ugyanis egy ilyen összevetés azt mutatná ki, hogy a gumiabroncs-gyár támogatása miatti elmaradt hasznunk több tízmilliárd forintot tesz ki.

A kormányzóvivő 2005. július 27-i tájékoztatóján (Kóka János miniszter úr jelenlétében) az alábbiakban foglalta össze a külgazdasági stratégia lényegét:

A kormány 2005. július 27-i ülésén elfogadta a külgazdasági stratégiát. A külgazdasági stratégia egy hosszú, mély részletekbe menő anyag. Néhány lényeges eleme a következő: egyrészt az áru- és szolgáltatás-export ösztönzésének, másrészt pedig a befektetések ösztönzésének eszközeire összpontosít. Ezek az eszközök különböznek a hagyományostól, két fontos jellemzőjük van. Az egyik az, hogy Magyarország egy kicsi ország, nem tud koncentrálni minden egyes külgazdasági partnerére. Ki kellett jelölnünk azokat a célterületeket, amelyekre összpontosítani

akarunk. Ezek a célterületek Délkelet-Európa, Kelet-Európa, egyes ázsiai partnerek – Japán, Kína, India, Dél-Korea – és Észak-Amerika. Ezek a relációs célkitűzések.

Van egy másik jellemző is: nem tudunk mindenre figyelni, nem tudunk az összes ágazatban egyszerre erősek lenni, ki kell alakítani azokat az ágazati fókuszokat, amelyekben megpróbálunk erősebbek lenni, mint mondjuk, a környező országok. Ezek exporttermékekben természetesen mások, mint amikor Magyarországra szeretnénk beruházásokat ösztönözni. Ezeknek a termékeknek **egységes jellemzőjeként** talán azt lehet leginkább megemlíteni, hogy **magas hozzáadott értékű termékek**. Úgy Magyarország exporttermékei, mint azok a befektetések, amelyek éppen idejönnek, magas hozzáadott értékű termelést vagy szolgáltatást hoznak Magyarországra.

- 2.) *Joggal feltételezhető, hogy beruházás értéke is túlzott, hogy nagyobb **kedvezményt**, illetve **támogatást** lehessen adni. Más országokban az adóhivatal részletesen felülvizsgál minden olyan külföldi befektetést, amelynél adókedvezményt vesznek igénybe, vagy állami támogatást kapnak. Célszerű lenne ebben az esetben is a Portugáliában alkalmazott ellenőrzést előzetesen elvégezni. Ezt a Pénzügyminisztérium ismeri, mert szakértői ilyen jellegű tanulmányúton vettek részt. A külföldi sajtóból nyert értesülések szerint az ilyen típusú beruházásra a lengyelek csak 0,5 milliárd forintnak megfelelő, a szlovákok pedig 7,5 milliárd forintnak megfelelő támogatást adtak volna. A Magyar Állam viszont három tételben összesen 15,881 milliárd forint vissza nem térítendő támogatást nyújt (a Gazdasági Közönyben megjelent hír szerint.) Az egyéb támogatásról nem sikerült konkrét adatot kapnunk, azonban a közvetett támogatás is jelentősnek tűnik. Ismereteink szerint ugyanis a támogatás összegéhez hozzászámítandó az ingyenes CO₂ kvóta, melynek 10 évre vetített értéke **további 10-20 milliárd forintra tehető**. Megjegyezzük, hogy ennek árát később a lakosság lesz kénytelen megfizetni, mert jelenleg a lakossági célú fajlagos energiafelhasználás Magyarországon mintegy fele az EU-15 szintjének. Az önkormányzat által nyújtandó támogatás (adókedvezmény, alacsony áron nyújtott telek stb.) is több milliárd forintra becsülhető. A **környezeti állapot romlásából**, illetve ennek meg nem fizetéséből származó támogatás teljes összege most még csak becsülhető, azonban ennek az üzem teljes időszakára vonatkozó értéke elérheti a **100 milliárd forintos nagyságot**.*
- 3.) *Az új munkahelyek száma (a korábban a bejelentett 1500 fő helyett) a hatástanulmányban leírtak szerint csak 1001 lesz, de ebből is a sajtóértesülések szerint 100 helyet koreaiak töltenek be. Ez azt jelenti, hogy ha csak a 15,881 milliárd forint közvetlen állami támogatással számolunk, akkor is mintegy 17,6 millió forint állami támogatás jut egyetlen magyar munkahely létesítésére. Ebből az összegből egy személyt több mint 18 éven keresztül lehetne minimálbéren foglalkoztatni. Ha az egyéb (közvetett) támogatásokat is figyelembe vesszük, akkor még elképesztőbb eredményt kapunk. Mivel más területen ekkora állami támogatásból legalább 22-szer ennyi munkahelyet lehet létrehozni, nyilvánvaló, hogy a Hankooknak nyújtott támogatás másutt munkahelyeket szüntet meg, hiszen a támogatási összeget valahonnan el kell vonni. (A Munkaerőpiaci Alap MPA-2006-1 jelű munkahelyteremtő beruházások pályázatának feltételei szerint legfeljebb 0,8 millió forint támogatás nyújtható egy munkahely létesítéséhez.) Álláspontunk szerint ez alkotmányossági aggályokat is felvet (a piacgazdaság elveivel ellentétes, illetve ellentmond az esélyegyenlőség elvének).*
- 4.) *További probléma, hogy az állam olyan beruházáshoz folyósítja a támogatást, melynek pénzügyi fedezete bizonytalan, mert a szakajtó szerint a cég 100 millió eurós hitel felvételére kényszerül a beruházás finanszírozásához. („Százmillió eurós hitelt vesz fel a Hankook” – 2006-02-13 FigyelőNet, MTI-Eco)*

5.) A Hankook gumiabroncsgyár-beruházás előtt a régi budapesti telephelyű gyár mellett a nyíregyházi telephelyű Michelin személygépkocsi-gumiabroncsgyárat is üzembe helyezték, továbbá a Bridgestone tatabányai üzemének létesítését is már eldöntötték. Az eddigi ilyen jellegű gumiiipari fejlesztések is meghaladhatják az elfogadható kockázat mértékét. Más szóval: könnyen előfordulhat, hogy az állami támogatásokkal létrehozott gyárak csődbe mennek, aminek a veszélyét tovább növeli a Hankook-beruházás. A kockázatot még inkább növeli az, hogy az utóbbi években a kőolaj világpiaci ára több mint megkétszereződött (ld. az 1. táblázatot!), amire a gumiiipar, mint fajlagosan magas energia- és alapanyag-igényes ágazat, különösen érzékeny. Kiemelendő az a tény, hogy a gumiabroncs alapanyagait elsősorban kőolajból nyerik és a gyártási folyamat is energiaigényes, vagyis a gumigyár kétszeresen kőolaj-függő. Az a kérdés is felvetődik, hogy Magyarországnak, amely túlzottan, már-már elviselhetetlen mértékben függ az energiainporttól, vajon szabad-e növelnie ezt a függőséget a Hankook-beruházás támogatásával. A helyzetet tovább rontja, hogy a Hankook gumiabroncs rosszabb minősége és így alacsonyabb értékesítési ára miatt a fajlagos energia értéke magasabb. Az előzetes környezeti hatástanulmány szerint (8. oldal) „Az üzemelés várható időtartama: 30 év”. Ez a kiélezett nemzetközi versenyhelyzetben és a növekvő környezetvédelmi követelmények mellett rendkívüli kockázatokat rejt. Ezért be kell mutatni azt is, milyen hatásokkal jár a gyár működésének néhány éven belül történő megszüntetése.

1. táblázat: A GKM által közölt átlagos import árak alakulása
(Naptári átlagárak, éves, illetve heti)

Időszak	Kőolaj	
	Brent (DTD) \$/Bbl	Ural (Med) \$/Bbl
2001. év	24,97	23,24
2002. év	26,26	24,75
2003. év	28,79	27,12
2004. év	38,19	34,50
2005. év	54,78	51,09
2006.01.05. hét	62,63	58,29

Forrás: GKM

6.) A gumiiipari környezeti szakértők szerint a gumiabroncsnak a környezetre gyakorolt hatását a teljes életciklusa alatt vizsgálva megállapítható, hogy **a káros környezeti hatások mindössze 11,7%-a vezethető vissza a gyártásra** (a kiindulási nyersanyagoktól a kész abroncsig). További kb. 1%-a jut az elosztásra, és a használt abroncs begyűjtésre (szállítás, tárolás), és kb. 2%-a az életük végére jutott abroncsok hasznosítására (beleértve az égetést és az anyagként történő hasznosítást is). Ugyanakkor **a káros hatások mintegy 86%-a az abroncs élete folyamán történt felhasználásra esik**. Ezért nem fogadható el a környezeti hatástanulmány olyan leszűkítése, amely kizárólag a gyártásra jutó környezeti hatást vizsgálja. A legkorszerűbb gyártás az EU-on belül meghonosodott, ezért a rosszabb minőségű Hankook EU-on belüli gyártása és elterjesztése jelentős és felesleges környezeti többletterhelést jelent. Közismert, hogy a jelenleg gyártott Hankook abroncs legjobb esetben csak közepes minőséget képvisel a korszerűbb, az EU-ban már általánosan elterjedt gumiabroncsokhoz viszonyítva. Azért is környezetszennyezőbb, mert a rosszabb műszaki paraméterek miatt rövidebb az élettartalma. Tehát a Hankook terméke gyorsabban kopik, ami azért is veszélyes, mert a gumiabroncsról leváló apró koromszemcsék lerakódnak a tüdőben. Azt is figyelembe kell venni, hogy Magyarországon és környező országokban a közutak nagy részének állapota

rossz, ezért az ilyen szennyezés mértéke meghatározódik. A Hankook tervei szerint a nálunk gyártott termékek nagyobb részét az EU országaiba szándékoznak exportálni, amiből az következik, hogy a környezeti terhelés nagyobb hányada is ott történik. E problémák miatt számszerűen be kell mutatni, hogy a két eltérő technológia között mekkora az eltérés a környezet terhelése tekintetében. Ebben a kérdésben az EU illetékesinek véleményét is ki kell kérni és csak ezek után szabad döntést hozni.

- 7.) A gumiabroncsok piacát jelenleg éles versenyt helyzet jellemzi. Jó példa erre a következő hír: „A német Continental gumiabroncs-gyártó jövő év végéig teljesen leállítja a termelést hannoveri törzsüzemében és elbocsátja az üzem 320 dolgozóját, annak ellenére, hogy a cég igen sikeres évet zárt.” (MTI/Menedzsment Fórum, 2005, november 22. <http://www.mfor.hu/cikk.php?article=23648&pat=14>) Ez azt jelenti, hogy a gyár 2006-ban leáll. Joggal feltételezhető, hogy az EU gazdaságilag fejlettebb országai magasabb környezeti és műszaki követelmények előírásával megvédik EU-beli piaci helyzetüket. Hasonlóan fognak cselekedni, mint ahogyan azt tették és teszik például a közúti gépjárművek motorjainak környezeti kibocsátását fokozatosan korlátozó EURO-1, EURO-2, EURO-3 stb. előírásokkal. Fogyasztóvédelmi szempontból is problémás az olcsóbb, de rosszabb minőséggel történő piacszerzés, mert ezt a fogyasztók megtévesztésének lehet és kell minősíteni.
- 8.) Magyarország külkereskedelmi cserearánya folyamatosan romló tendenciát mutat, ezért a kedvezőtlen külkereskedelmi szerkezet negatív hatása egyre erősebb. Ebből következik, hogy bár a környezeti tanulmány az üzem létesítését helyileg kedvező hatásúnak vélte, az nemzetgazdasági szinten mégis a veszteségek további forrása. Ezt az is alátámasztja, hogy csak az iparilag fejlett országok cserearánya javul, a fejlődőkké romlik. Jelen esetben a Koreai Köztársaság eddigi cserearánya is romló irányzatot mutat. A 2. táblázatból látható, hogy a Koreai Köztársaság és cégei az egyre romló cserearány megállítása céljából az alacsony hatékonyságú termékek gyártásának kihelyezésére kényszerülnek. Súlyos hiba lenne részünkről, ha Magyarország a jelenleg is romló (2005-ben 98%, vagyis 2%-os romlás) cserearányát tovább rontaná a gumiabroncs-gyártás nagy volumenű átvételével, ráadásul a kormány pénzügyi támogatásával.

2. táblázat: A Koreai Köztársaság egységár indexeinek alakulása

	2001	2002	2003	2004
Import	104	97	101	109
Export	99	92	90	93
Cserearány	95,2	94,8	89,1	85,3

Forrás: KSH Külkereskedelmi Statisztikai Évkönyv 2004

Az Európai Unió Alapszerződésében rögzíti „a szennyező fizet” elvet. A fentiek alapján látható, hogy a Hankook Tire Magyarország Kft. gumiabroncsgyárának létesítésére nyújtott nyílt és rejtett állami támogatások súlyosan megsértik ezt az elvet, vagyis az EU Alapszerződését. A helyzetet e tekintetben tovább rontja, hogy a rosszabb minőség jóval nagyobb környezeti terheléssel, vagyis a külső költségek aránytalanul magasabb növekedésével jár.

Mindez azt is jelenti, hogy a beruházás megvalósítása ütközik a Nemzeti Környezetvédelmi Program előírásaival, és ezért nem engedélyezhető. A 132/2003. (XII. 11.) OGY határozattal jóváhagyott, a 2003-2008. közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Program ugyanis a következőket tartalmazza:

„1.1. A Program alapelvei

„Az NKP-II a legfontosabb hazai és nemzetközi környezetpolitikai alapelvekre épül, amelyek három fő csoportba sorolhatók:

- A környezetvédelemben mára már hagyományosnak tekintett alapelvek (pl. az elővigyázatosság, a megelőzés, a helyreállítás, a felelősség, az együttműködés, a tájékoztatás, a nyilvánosság és a „szennyező fizet” elve).”

4. A MEGVALÓSÍTÁS ESZKÖZEI ÉS INTÉZMÉNYRENDSZERE

4.2. A megvalósítás lehetséges eszközei

(...)

Közgazdasági eszközök

Az NKP-II céljainak elérése érdekében ki kell alakítani a környezet- és természetvédelmet támogató, a környezetterhelés számottevő csökkentését elősegítő gazdasági szabályozás (árszabályozás, adótörvények, támogatási rendszerek, egyéb eszközök) komplex rendszerét. A gazdasági szabályozásból ki kell iktatni az erőforrások értékét csökkentő, a természeti és az épített környezetet romboló, a felhasználókat hibásan orientáló elemeket és mértékeket.

A közgazdasági eszközök alapvető funkciója, hogy a használóval érzékeltesék a környezet igénybevételéből, terheléséből eredő társadalmi költségeket, és érvényesüljön a „szennyező fizet” elv. A közfeladatokra összegyűjtött forrásokból (adókból) ugyanakkor csak olyan tevékenységeket célszerű támogatni, amelyeknek kedvezőek a környezeti és a társadalmi hatásai. Ennek egyik fontos lépéseként többek között el kell készíteni a környezetszennyező tevékenységek állami támogatásának mértékét tartalmazó felmérést, amelyet a szennyezés csökkentésének érdekében társadalmi vitára kell bocsátani.

(...)

A környezetet terhelő különböző tevékenységek ún. külső költségeinek becslése, számbavétele a szabályozó eszközök módosításának és új eszközök bevezetésének, a támogatási rendszerek kialakításának egyik meghatározó alapja. **Az NKP-II végrehajtásának időszakában egyre inkább alapozni kell a külső költségek belsővé tételére, a „szennyező fizet” elv minél hatékonyabb érvényesítésére.** A közszolgáltatási díjak megállapításakor (pl. víz- és csatornadíjak, hulladékkezelési díjak) fokozatosan a teljes költségmegtérülés elvét kell alkalmazni.” (Kiemelések tőlünk.)

A **Kvtv. 40. §-a** rögzíti az alábbiakat:

„40. § (1) A környezetvédelmi tervezés alapja a hatévente megújítandó, az Országgyűlés által jóváhagyott Nemzeti Környezetvédelmi Program (a továbbiakban: Program).

(...)

(4) A Programban foglaltakat az ország társadalmi-gazdasági tervének [Alkotmány 19. § (3) bek. c) pont] meghatározása, a gazdaságpolitikai döntések kialakítása, a terület- és településfejlesztés, a regionális tervezés, továbbá a nemzetgazdaság bármely ágában megvalósuló állami tervezési és végrehajtási tevékenység során érvényre kell juttatni.”

Az **R. pedig** kimondja a következőket:

„21. § A környezetvédelmi engedély megadására irányuló kérelmet el kell utasítani, ha a tervezett tevékenység gyakorlása akadályozhatja

a) a Nemzeti Környezetvédelmi Programban (Kt. 40. §) meghatározott környezeti célállapotok elérését; (...)

II.) Az előzetes környezeti tanulmányban leírt, főleg helyi vonatkozások értékelése

Az előzetes környezeti hatástanulmány – bár egyes területeket alaposan vizsgál – általánosságban pontatlan, fontos adatokat nem közöl, és emiatt megtévesztő. A tanulmány alapvető hiányossága, hogy szakszerűtlen és ezért nem alkalmas a Hankook tervezett gumiabroncs-gyára környezeti hatásainak megítélésére.

A hatástanulmány a bevezetőben állítottakkal ellentétben csupán a Dunaújváros melletti létesítéssel foglalkozik, a szlovákiai helyszínnel nem.

9.) Pontatlanságok:

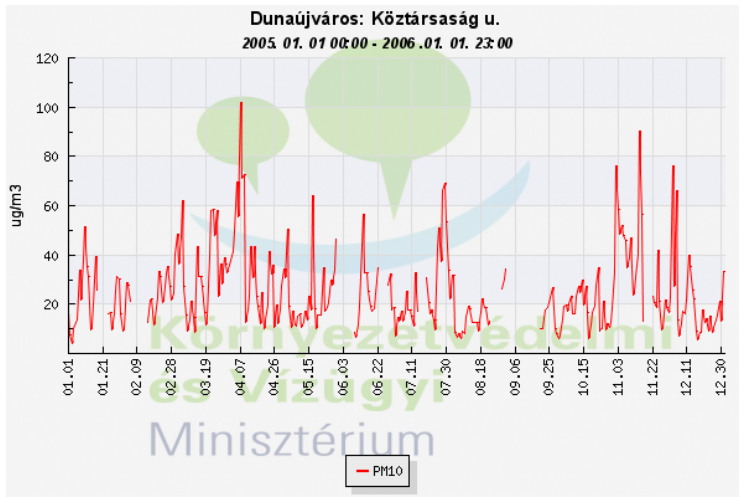
- a) A felhasznált anyagokról a lista zavaros. Magyarországon ismeretlen rövidítéseket adnak meg, melyek alapján nem állapítható meg sok esetben, hogy pontosan mit fognak használni. Szintén ez a lista tele van nem lefordított, illetve félrefordított részekkel. **Pontos, hibáktól mentes anyaglista szükséges!**
- b) A hatástanulmány 48. oldalán olvasható: „Az üzemelés során veszélyes vegyi anyagok, vegyszerek csak minimális/szükséges mértékben kerülnek felhasználásra. Ily módon a tervezett tevékenység nem veszélyes technológia.” Ez a megállapítás teljesen értelmetlen és ráadásul nem igaz, mivel **a gumiabroncs-gyártás alapanyagai gyakorlatilag kivétel nélkül veszélyes anyagok, vegyszerek.**
- c) A tárolás leírása is zavaros, egymásnak ellentmondó. Míg többször zárt, olajálló padlózattal és kármentővel ellátott helyiségekről írnak, addig a 17. oldalon a következő áll: „A por alakú anyagok tárolását szolgáló silók és a nagyobb mennyiségű folyékony halmazállapotú anyagok (pl. olajok) tárolását szolgáló tartályok a gyártó csarnok ill. a zárt raktár melletti szabad téren nyernek elhelyezést.” Ebből a mondatból nem egyértelmű, hogy az üres silók és hordók fognak a szabadban állni, vagy a veszélyes porokkal, olajokkal telik, Ezt tisztázni szükséges!
- d) Még a legalapvetőbb gyártási információk is súlyosan félrevezetőek. Ezt jól szemlélteti az a tény, hogy az abroncs egyik legfontosabb összetevője a **korom** (angolul: black carbon), mely az anyagban hol szénporként (16. oldal), hol feketeszén porként, hol pedig grafitként (18. oldal) kerül „félrefordítva” feltüntetésre. Ez azt jelenti, hogy a gumiabroncs egyik legfontosabb és használata során veszélyes alkotóelemét félrevezetően tüntetik fel. A gumiabroncs gyártása és használata (kopása) során e korom a levegőbe kerül, és veszélyezteti az emberi egészséget.

10.) A tanulmány kizárólag a Hankook gumiabroncs termék Dunaújvárosi gyártelepen történő **előállításakor** bekövetkező környezeti hatásokkal foglalkozik. Szakmai körökben közismert az a tény, hogy **az abroncsok életciklusa során a káros környezeti hatások csak kb. egy tizede ered a gyártásból.** A környezeti hatástanulmányról szóló jogszabály előírja mind a környezeti hatások, mind a gazdasági-társadalmi hatások elemzését. **Ezért a tanulmánynak valamilyen formában foglalkozni kell a termék életciklusa során jelentkező környezeti hatásaival, mely hazánkat és a környező országokat is érinti!**

11.) A gumiabroncs gyártása nem tartozik a hagyományosan jelentős légszennyezéssel járó ipari tevékenységek közé. Ennek ellenére a tanulmányban több furcsaság található.

- a) A PM10 (részecske / por) szennyezés háttérnek a hatástanulmány 10 mikrogramm/köbmétert vesz alapul, ami teljességgel elképzelhetetlen, hisz az utaktól távoli háttérállomások is ennek a többszörösét mérik. 2005-ben a Dunaújvárosi

mérőállomáson 22 nap volt határérték (50 mikrogramm/köbméter) felett a PM10 szennyezés (a határérték kétszeresénél nagyobb értéket is mértek) úgy, hogy az állomás több héten keresztül nem is mért adatot (tehát gyakorlatilag biztos, hogy több, mint 22 nap volt a határérték felett). Az átlagos éves szennyezés ezért garantáltan magasabb 10 mikrogramm/köbméternél. A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium adatait a dunaujvárosi mérőállomáson mért PM10 szennyezettségről az 1. ábra mutatja (forrás: www.kvvm.hu/olm):



- b) A háttérszennyezettség bemutatásánál a tanulmány „elfelejtkezik” a fentiekben bemutatott PM10 szennyezettségről. Megtévésztő, hogy csupán a határértéket soha meg nem haladó szennyezőket mutatják be.
- c) A „keverés” folyamatnál jelzik, hogy „szilárd” és „SO₂” légszennyezés várható. (Az SO₂ légszennyezés technológiai szempontból ismeretlen eredetű.) A tanulmány a keletkező hulladékok ismertetésénél jelzi, hogy „a „keverő zsákos porszűrőjéből” várható hulladék. A hatástanulmány többi része azonban porszűrőről a egyáltalán nem tesz említést. **Tisztázandó tehát a keverő működése és légszennyezése!**
- d) Az abroncsgyártás során a hatástanulmány szerint rákkeltő (I. kategóriájú karcinogén) PAH (poliaromás szénhidrogén) tartalmú anyagokat adagolnak (lágyítószerek, illetve a „fekete szén” – magyarul: a korom – egyes összetevőiben). A PAH-kibocsátást nagyon szigorúan szabályozzák: a légszennyezettségi határértékekről, a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről a 14/2001. (V. 9.) KöM-EüM-FVM együttes rendelet szerint a PAH-okat nem lehet „szilárd” szennyezőként mérni csupán. **A technikai leírások alapján garantáltan van PAH-kibocsátása a gyárnak, a tanulmány mégsem említi a lehetséges PAH szennyezést.**
- e) SO₂-kibocsátást mind a keverés, mind a vulkanizálás során jelölnek. Ez teljesen érthetetlen és rámutat a hatástanulmány szakszerűtlenségére, hisz a keverés során indokolatlan lenne SO₂ felszabadulása, a vulkanizálás során pedig csupán minimális H₂S keletkezik. SO₂ képződését valamely más, a hatástanulmányban nem ismertetett technológia okozhatja. **Az SO₂ keletkezésének okát ismertetni szükséges!**

f) A gumigyártás technológiai kockázatai közül kiemelendő az **illékony szerves vegyületek (VOC) jelenléte**. Az Európai EPER (www.kvvm.hu/eper) adatbázisok szerint a gumiabroncs-gyárak legjelentősebb kibocsátása a VOC. A 2002. évi EU VOC irányelve (amit az egyes tevékenységek és berendezések illékony szerves vegyület kibocsátásának korlátozásáról szóló 10/2001. KöM rendelet ültetett át a magyar jogrendszerbe) szerint 2007-ig a levegőbe jutó VOC mennyiségét 75%-kal kell csökkenteni. Amelyik gyár nem tudja az ehhez szükséges követelményeket teljesíteni, annak abba kell hagynia a működését. A tanulmány szerint ez a gyár számára nem jelent problémát, de ennek igazolása nem meggyőző. A VOC vonatkozásában megtévesztő a tanulmány azon megállapítása, hogy ez a probléma gyakorlatilag nem létezik (54. oldalon), mert nem szerepel az anyag listán. Ezzel szemben rendkívül gyanús, a felelősséget elhárító azon szöveg, mely szerint: „A Hankook a későbbiek során is – amennyiben a vegyszerek körén változtatna – VOC mentes lágyítók alkalmazására fog törekedni... Ha a vizsgálati eredmény szerint a VOC kibocsátás várhatóan meghaladná a határértéket (20 mgC/Nm³), környezetvédelmi megelőző intézkedésként véggáz égető berendezés felszereléséről fog gondoskodni.” (26. oldal). Ez azt jelenti, hogy gyakorlatilag csak utólag gondoskodnának a VOC előírások betartásáról. **Ez nem fogadható el, már a beruházás első fázisában biztosítani kell az előírások maradéktalan teljesítését!**

12.) A hatástanulmány szerint a gyárat „felszín alatti vizek szempontjából érzékeny területre” kívánják létesíteni (28. oldal). A gumiabroncs-gyártás jó körülmények között nem jelentős vízszennyező, ám akad egy-két különös gondoskodást igénylő terület. Külön említést érdemel a **cink-oxid**, ami elsősorban a vízi élőlényekre veszélyes, ezért erre különös gondot kell fordítani.

A löszös talajon a szennyeződés könnyen átjut, ezért a tanulmány állításával ellentétben havária esetén súlyosan elszennyeződhet a talajvíz, mely a közelben lévő Dunával folyamatos összeköttetésben áll, így az is súlyosan elszennyeződhet.

Egy ilyen mértékű beruházásnál elfogadhatatlan, hogy nem végeznek számításokat a talajban, talajvízben a szennyeződés terjedésére. A vizek lehetséges szennyeződéseit és az ezt megelőző tevékenységet sokkal részletesebben szükséges bemutatni.

A tanulmány kijelenti (36. oldal): „Miután a Dunántúli Regionális Vízmű tudja biztosítani az igényelt vízmennyiséget, a felszín alatti vízkészletek káros mértékű igénybevételét a beruházás idetelepülése nem idézi elő.” Ezzel szemben a tanulmány 24. oldalán a gyár kenő- és technológiai olaj szükségletét 1 242 000 kg-ban adja meg. Ez a gyár 30 éves működése alatt 30-cal szorzandó, de a tervezett kétszeresre bővítés miatt még ez is szorzandó kettővel. A közúti szállítás is további – főleg motorolaj szennyezést – okozhat. Mindezek együtt óriási veszélyt jelentenek mivel a terület a felszín alatti vizek szempontjából érzékeny. 1 kg olaj 20 millió vizet tehet ihatatlanná. **Ezért szükséges a téma részletes vizsgálata az EU víz keretirányelve figyelembevételével.**

13.) A gumiabroncsba nagy mennyiségben (kb. 3,7 tonna évente a hatástanulmány melléklete szerint) tesznek lágyítószereket. A hatástanulmány adatai szerint lágyítószereknek petróleum desztillátumot, illetve nehézparaffint használnak, melyekben jellemzően magas koncentrációban találhatóak **policiklusos aromás szénhidrogének**. Az európai hatóságok rákkeltő hatásuk miatt 2010-től betiltották egyes policiklusos aromás szénhidrogéneknek a gumiabroncsoknál történő alkalmazását, mivel ezek kopás útján a környezetbe kerülnek, veszélyeztetve az emberi egészséget. **[Az Európai Parlament és a Tanács 2005/69/EK irányelve (2005. november 16.) az egyes veszélyes anyagok és készítmények forgalomba hozatalának és felhasználásának**

korlátozásaira vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről szóló 76/769/EGK tanácsi irányelv huszonhetedik módosításáról (lágýtóolajokban és gumiabroncsokban található egyes policiklusos aromás szénhidrogének): <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:323:0051:01:HU:HTML/>

*Ugyancsak szennyező hatásúak az észter típusú lágýtók (ftalátok, szebacátok stb.). A ftalátokat egészségkárosító hatásuk miatt a gyermekjátékokban már betiltották az EU-ban, és várható a teljes betiltásuk. **Érthetetlen ezek alapján, hogy egy új, „korszerűnek” mondott üzemben miért használnak ilyen korszerűtlen lágýtószert, amely garantáltan tartalmaz rákkeltőnek minősített, a környezetbe kijutó és betiltásra kerülő anyagokat. A hatástanulmányban indokolni kellene ezen anyagok használatát (melyre csak az olcsóság adhat magyarázatot). Az új EU-irányelv miatt szükséges megadni a lágýtószerek pontos összetételét, illetve amennyiben vonatkozik rájuk a tiltás, a 2010 után használni kívánt alternatívákat.***

14.) *A gyár termelése során már az első ütemben is nagy mennyiségű energiát használ fel: villamos energiából 84 000 MWh/év és földgázból 9 214 800 Nm³/év a felhasználás a hatástanulmányban (9. oldal) lévő adatok szerint. A környezeti tanulmány „elfeledkezett” a környezet globális szennyezését okozó CO₂-kibocsátásról. Az évtizedek óta termelő hazai gumiabroncsgyár kvótájából levezetve, illetve arányosítva, a Hankook termelésének első szakaszában (5 millió darab) **évente 20 000 tonna körüli CO₂ kibocsátása várható.** A CO₂-kibocsátási jogok napi piaci értékkel rendelkeznek, és áruk az EU szigorításokkal és a szabad kvóták fogyásával exponenciálisan fog növekedni. 2006. február 17-én elején ez az ár 26,85 euró/tonna volt. Miután a széndioxid kibocsátásának már van egy piaci ára, így könnyen kiszámolható az éghajlatváltozáshoz való hozzájárulás révén okozott környezeti kár. Jelenlegi áron minden egyes tonna kibocsátott CO₂ több mint 26 euróba kerül. Ezzel a számmal kell beszorozni a várható emissziót. Becslésen alapuló előzetes számításaink szerint, ha a Hankook ingyenes kvótát kapna, akkor az **további mintegy 10 milliárd forint összegű globális környezeti kárt okozna** jelentene. (Az ezen felüli eddigi ismert támogatás összege 15,881 milliárd forint.) Tehát ez jelentős összegű további állami támogatásnak minősíthető, ami a durván sérti az EU versenyszabályait (ld. a 2. pontban leírtakat is!). **Tehát fennáll annak a lehetősége, hogy az EU Versenyügyi Főigazgatósága kötelezi majd a Hankookot, hogy fizesse vissza a magyar állam által nyújtott támogatást.** Előfordulhat, hogy jelentős bírságot is kell majd fizetni az EU részére. **Ezen problémakör tisztázása nélkül a beruházást nem engedélyezhető és nem indítható.***

15.) *Magyarország már a jelenlegi gumiabroncs-gyártáshoz szükséges alap- és segédanyagok döntő részét importból szerzi be. Ebből következik, hogy a Hankook gumiabroncs gyártásához szükséges anyagokat is importból kell beszerezni. Ez nagy mértékben növeli a hazai és nemzetközi szállítás-igényességet a fajlagosan kis értékű gumiabroncs termék esetében, ami a szállításból származó környezeti terhelést tovább növeli. Az előzetes környezeti hatástanulmány (12. oldal) szerint a dunaújvárosi Hankook gyár szállításait „kezdetben” kizárólag közúton tervezik bonyolítani. A tanulmányból nem derül ki, hogy ez milyen időtartamot jelent, és az sem, hogy a későbbiekben milyen mértékben kívánják igénybe venni a vasutat vagy a vízi szállítást. Ennek következtében egy sor további – főleg környezeti – probléma merül fel. Ismert, hogy EU-ban a hétvégeken és ünnepnapokon a kamionokkal történő áruszállítás tilalom alá esik. Ebből, valamint az üzem folyamatos termelési ciklusából (350 napon át 24 órás műszakok) következik, hogy a Magyarország és az EU más országaiban a*

közutakon többlet torlódásokat keletkeznek. Ez az egyébként is zsúfolt utakon hatványozott mértékű terhelést is jelent és hozzájárul is a gyakran a határérelket meghaladó PM10 részecskeszennyezés növekedéséhez. Ezért ennek részletesebb kidolgozása és bemutatása szükséges, **amelybe az EU érdekelt – főleg szomszédos – országait is be kell vonni.** További gond, hogy a kamionforgalom Magyarországon évente mintegy 1000 milliárd forint nagyságú támogatásban részesül (ld. http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf és <http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>), így ilyen módon is sérül „a szennyező fizet” elv.

- 16.) A gumiabroncs és annak szinte minden nyersanyaga, továbbá a gyártás közben keletkező hulladékok nagyobb része is tűzveszélyes. Ezért viszonylag gyakoriak az igen súlyos tűzbalesetek. Egy ilyen tüzesetről az alábbi hírt közölték:

„Tűz a Bridgestone-gyárban

Hatalmas tűz ütött ki a Tokió melletti Tocsigiben, a Bridgestone Corporation egyik gumigyárában - írta a Reuters. A helyi tűzoltóság sérültekről nem számolt be, de a környék lakosságát evakuálni kellett, a kitelepítettek számáról egyelőre nem tudtak pontos adatokat mondani.” (Napi Online, 2003. 09. 08)

A használt gumiabroncs veszélyes hulladék, melynek égetését szigorú körülmények között a veszélyeshulladék-égetőkben végzik. Kontrollálatlan gumiabroncségés során nagyon mérgező veszélyes anyagok keletkeznek, amelyek komolyan veszélyeztetik a környék lakosságát és a környezetet, ezért a havária terv részleteit be kell mutatni a környezeti hatástanulmányban.

- 17.) A hatástanulmány kijelenti (29. oldal, 2. bekezdés): „A tervezett tevékenység elmaradása esetén nem javulna a régió szociális és gazdasági helyzete, a tevékenység végzése kapcsán beszédhető helyi és állami bevétel elmaradna.” Ez a szöveg csak a magas hozzáadott értékű termék esetén igaz. A Hankook gumiabroncs magas nyersanyag- és energiaigényű termék, műszaki színvonala alacsony, ezért más magasabb hozzáadott értékű termékhez viszonyítva kifejezetten rontja a régió gazdasági és társadalmi helyzetét. A termelés döntően alacsony képzettségű, főleg betanított munkaerőt igényel, melyet gyakorlatilag folyamatos műszakban, évi 350 napon át, napi 24 órás időalappal számolnak.

Összefoglalva: Az előzetes környezeti hatástanulmány alapján nem becsülhető meg a tervezett üzem környezeti, valamint társadalmi gazdasági hatása. Javasoljuk ezért egy szakmailag megfelelő részletes környezeti hatástanulmány összeállítását, mely alapján a hatóság érdemi döntést tud hozni.

A fentiek alapján kérjük a tárgyi beruházás környezetvédelmi engedélyének hatályon kívül helyezését.

Szövetségünket az illetékről szóló 1990. évi XCIII. törvény 5. § (1) d) pontja alapján személyi illetékmentesség illeti meg. Bejelentjük, hogy Szövetségünk a tavalyi évben vállalkozási tevékenységből származó jövedelem után társasági adó befizetésére, illetve eredménye után költségvetési befizetésre nem volt kötelezett.

Tisztelettel:

Lukács András
elnök