



Európai
Bizottság

Útmutató dokumentum
**Belvízi szállítás és a
Natura 2000**
Összefoglaló



Környezetvédelem

Az EU területén több száz Europe Direct tájékoztató központ van. A lakóhelye szerinti központ címét itt találja: https://europa.eu/european-union/contact_hu

Ingyenes szám: 00 800 67 89 10 11 (egyreszolgáltatók díjat számíthatnak fel a hívásokért).

Email: https://europa.eu/european-union/contact_hu

Információt az Európai Unióról, annak összes hivatalos nyelvén az Europa honlapon talál: https://europa.eu/european-union/index_hu

Innen letöltheti vagy megrendelheti az EU ingyenes és eladásra kínált kiadványait: <https://publications.europa.eu/hu/publications>

Ingyenes kiadványokat nagy példányszámban a Europe Direct központjainál rendelhet: (https://europa.eu/european-union/contact_hu).

A nyílt hozzáférésű adatok európai uniós portálján (<http://data.europa.eu/euodp/hu/home?>) elérhetőek az EU intézményei és szervei által közzétett adatok. A portálon található összes adat - kereskedelmi vagy más célból - szabadon felhasználható.

Luxemburg: Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2018

© Európai Unió, 2018

Jelen dokumentum további felhasználása a forrás megjelölésével engedélyezett. A bizottsági dokumentumok további felhasználásáról a 2011/833/EU határozat (HL L 330., 2011.12.14., 39. o.) rendelkezik. A nem európai uniós szerzői jogvédelem alatt álló fotók és anyagok felhasználásához vagy sokszorosításához engedélyért közvetlenül a jogok birtokosához kell fordulni.

ISBN: 978-92-79-93556-5

doi:10.2779/003182

KH-03-18-289-HU-N

Az ismertető

A belvízi szállítás biztonságos, energiahatékony, és viszonylag környezetkímélőnek tekinthető szállítási mód. Az EU egy ideje már felismerte a belvízi szállításban rejlő lehetőségeket, és elismeri a teljes közlekedési rendszerben betöltött fontos szerepét.

A folyók egyéb használataihoz hasonlóan, a belvízi utak fejlesztése és kezelése is az Unió környezetvédelmi jogszabályainak keretei között zajlik, ideértve a madárvédelmi- és élőhelyvédelmi irányelveket (ú.n. „természetvédelmi irányelvek”), és a Víz-Keretirányelvet is. Jelen ismertető a belvízi szállításról és a két természetvédelmi irányelv végrehajtásáról szóló útmutató dokumentum összefoglalója, melyet az Európai Bizottság környezetvédelemért és szállításért felelős szolgálatai közösen dolgoztak ki 2012-ben.

Az útmutató úgy lett szerkesztve, hogy bemutassa, miként összeegyeztethető a belvízi utak fejlesztése és kezelése az Unió környezetvédelmi szakpolitikájának, kiváltképp a természetvédelmi jogszabályoknak a végrehajtásával. A dokumentum hasznos lehet az illetékes hatóságok, projektfejlesztők, a környezeti hatástanulmányokat végzők, és a Natura 2000 területeket kezelők számára. Az útmutató dokumentum teljes szövege az Európai Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatóságának honlapján érhető el.

FOTÓK:

Borító: Rajna-Herne-csatorna / Pxhere

4. o.: Duna, DOE-csatorna / Jaroslav Kubec

6. o.: Ruhr-vidék, belvízi közlekedési út/ Pxhere

7. o.: Teherhajó / Pexels

Az uniós szakpolitikai keret

A belvízi utak Európa több régiójában is fontos szerepet töltenek be az áruszállításban, évente több mint 500 millió tonna kereskedelmi árut szállítanak. A több mint 40 000 km-nyi, hajózható hálózatot képező belvízi út ipari központokat és kereskedelmi centrumokat köt össze, és kapcsolatot biztosít a tengerek felé.

Az Unió közlekedési politikájának középpontjában a **transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T)** áll, amely a Közösség szárazföldi – köztük a belvízi utak –, tengeri és légi közlekedési hálózatait egy egységes, multimodális hálózatba fogja össze. A z európai összekapcsolódási eszköz (CEF) a TEN-T rendelet pénzeszköze, amelyen keresztül 32 milliárd EUR forrást fordítanak közlekedési célokra.

A TEN-T útmutatók 8. cikke alapján a projektek fejlesztésekor és végrehajtásakor, azok környezeti hatásainak felméréséhez, környezeti hatástanulmány, vagy a madárvédelmi és az élőhelyvédelmi irányelv szerinti megfelelő vizsgálat elvégzése szükséges.

Az EU két természetvédelmi irányelvének általános célja Európa legértékesebb és legvesélyeztetettebb – köztük a folyóktól függő - élőhelyeinek és élővilágának a megőrzése. Az irányelvek egyik fő eleme azok mellékleteiben felsorolt fajok és élőhelytípusok fő területeinek védelmét szolgáló Natura 2000 hálózat létrehozása. A VKI ugyanakkor az Unió víztesteinek kedvező ökológiai állapotát kívánja biztosítani, főképp azok biológiai életközösségeinek a minőségének, és hidrológiai és kémiai jellegzetességeinek tekintetében. A VKI nem akadályozza az új terveket vagy projekteket, hanem azt próbálja elérni, hogy bármilyen új fejlesztés olyan módon legyen végrehajtva, hogy az közben megővja az Unió biológiai sokféleségét és vízkészleteit.

Európa folyói: fontos erőforrásaink

Az Unióban kb. 50 nagyobb folyó található, közülük 20 vízgyűjtő területe nagyobb mint 50 000 km², melyekhez jelentős mellékfolyó-hálózat is tartozik. A folyók Európa gazdaságának és társadalmi jólétének fontos multifunkcionális erőforrásai, számos ágazatot kiszolgálják.

Az egészséges folyami ökoszisztémák fontos árukat és szolgáltatásokat nyújtanak a társadalomnak. Értékes édesvíz-források, és tisztító központok is: eltávolítják a vízfolyások és vízgyűjtő-területek felgyülemlett felesleges tápanyagait és szennyeződéseit. Megakadályozzák az eróziót, megtartják a talajt, a tápanyagokat és az üledékeket, és árvíz esetén természetes pufferként működnek. Az egészséges, természetes folyók és árterei gazdag biodiverzitást tartanak el, fontos élőhelyeket biztosítva Európa számos vadon élő állat- és növényfajának, köztük a madárvédelmi és élőhelyvédelmi irányelvek által védett, kiemelten veszélyeztetett fajokat is.

A tavak és a folyók ökoszisztémái a Natura 2000 területek mintegy 4%-át fedik le (EKÜ, 2010), a területeket a két természetvédelmi irányelvben felsorolt édesvízi élőhelytípusok és fajok alapján jelölték ki. Közöttük közismert fajok, pl. az atlanti-óceáni lazac (*Salmo salar*), a vidra (*Lutra lutra*) vagy a jégmadár (*Alcedo atthis*), és kevésbé ismert fajok is szerepelnek, mint pl. a csókarák (*Austropotamobius pallipes*), a tompa folyamkagyló (*Unio crassus*) vagy a mocsári teknős (*Emys orbicularis*). További területeket is kijelöltek több veszélyeztetett vízfolyás és a hozzájuk kapcsolódó élőhelyek (pl. part menti- és ligeterdők, nedves- és nyirkos rétek, lápok) védelmére.

Az elmúlt 150 évben Európa több folyóját is a többrétű felhasználás hatalmas terhelés alá helyezte, és mára csak kevés síksági folyóágot sikerült természetes vagy természeteshez közeli állapotban megőrizni. A városfejlesztés, az árvízvédelem, az energiatermelés (ideértve a vízenergiát is), a belvízi hajózás, a folyószabályozás és a mezőgazdasági célú területcsapolás messzemenőig kihat a víztestek hidro-morfológiai állapotára. Európa folyóinak legfrissebb felmérése szerint az Unióban található víztestek mintegy 40%-a leromlott állapotú.

A folyók helyzetét új kihívások is nehezítik: például az éghajlatváltozás vagy az invazív idegen fajok. Egyre több a bizonyíték, hogy az éghajlatingadozásból eredő változások a jégtaarás periódusaiban, a folyók vízhozamában, a hőrétegettségben, a tápanyagok elérhetőségében és a növekedési időszak hosszában befolyásolják a folyami ökoszisztémák fajösszetételét és a táplálékhalók szerkezetét. Továbbá, jelentős változásokat idézhetnek elő a folyók vízjárásában is.

„A természet jelenlegi állapota az EU-ban” c. 2015-ös tanulmány szerint az édesvízi halfajok és élőhelyek helyzete különösen aggasztó: az édesvízi élőhelyek 75%-a kedvezőtlen-nem megfelelő védettségi helyzetben van, és számos édesvízi élőhelyhez köthető faj, pl. vándorló halak állománya vesztesen lecsökkent. Ezen trendek megfordításához a mezőgazdaság változásából, és a hidrológiai viszonyok folyamatos változásából eredő terheléseket kezelni kell.

A belvízi utak fejlesztésének lehetséges negatív hatásai az uniós természetvédelmi irányelvek által védett élőhelyekre és fajokra:

- **Élőhelyek elvesztése, állapotromlása és szétaprózódása:** pl. az élőhelyek közvetlen fizikai lerombolása, a természetes hidromorfológiai folyamatok, az üledékegyensúly és a

tápanyagkörforgás megszakítása, a vízszintingadozás megakadályozása, szezonális áradások, a folyómedrek kiegyenesítése.

- **A fajok megzavarása és kiszorítása:** zaj, a víz zavarossága, a szennyezés, az emberi jelenlét, az üledékképződés, a rendszeres mozgások (pl. hullámtevékenység vagy hajócsavarok szívó hatása) stb.
- **A vándorlás és a terjedés akadályozása:** pl. a halak vándorlását fizikailag akadályozó gátak és felduzzasztott területek, vagy szárazföldi élőhelyeket szétaprózó, így a fajok mozgását akadályozó, mesterséges csatornák.
- **Szennyezés:** pl. a hajók szenny- és fenék-vize, vagy, ritka esetben, baleseti kiömlés.

Azonban a tapasztalat az, hogy a belvízi utak modern fejlesztési módszerei nem csak az új fejlesztések esetleges negatív hatásainak mérséklésében játszanak fontos szerepet, hanem a szabályozott folyók ökológiai állapotának és természetes funkcióinak aktív javításában is úgy, hogy az előnyös mind a folyó, mind pedig annak használói (így a belvízi szállítás) számára is. Ezen új módszereket alkalmazva, az új fejlesztési projektek már úgy alakíthatók, hogy azok figyelembe veszik a folyórendszerek főbb természetes funkcióit is, és ahol lehetséges, ezen funkciókat fenntartják vagy helyreállítják.



Az integrált tervezés fontossága

Felismerve a projekt-tervezésnek az időnként ellentétes érdekeket összeegyeztető, holisztikusabb és integráltabb megközelítésének az igényét, egyre több infrastruktúra-fejlesztő választ újfajta megközelítést a projekt-tervezésben és -kialakításban, olyat, amely már kezdettől fogva együtt vizsgálja az infrastrukturális és ökológiai igényeket, és a folyóra jellemző egyéb területhasználati szempontokat, és ezeket beépíti már a kezdeti projekt-tervezetbe. Ezenkívül interaktívabbá és átláthatóbbá válik a tervezési folyamat is, ami már az elejétől fogva ösztönzi az ökológusok és más érdekelt felek aktív segítségét és hozzájárulását.

Bár kétségtelen, hogy az integrált tervezési folyamat előkészítésénél és végrehajtásánál a kezdeti beruházás jelentősebb, egyre több a bizonyíték arra, hogy ez a megközelítés szinte minden esetben olyan számottevő előnyökkel jár, melyek messze meghaladják a kezdeti többletköltség mértékét.

Az integrált tervezés hosszútávon költséghatékonyabb lehet, segítségével holisztikusabb megoldások szülehetnek, amelyek képesek kielégíteni a különböző ágazatok érdekeit és igényeit, javíthatja az ágazatok közötti kommunikációt, olyan új, kreatív és innovatív megoldások dolgozhatók ki, melyek a klasszikus, ágazati alapú projekt-tervezési szemlélettel nemigen feltárhatóak, és javíthatja a projekt és az illetékes hatóságok nyilvános megítélését.

Ezen okokból kifolyólag az Európai Bizottság nyomatékosan ajánlja a belvízi utakra irányuló projektek tervezésekor az integrált megközelítést, különösen, ha a projektet uniós programok, pl. a TEN-T, a strukturális vagy kohéziós alapok vagy – 2014-től – az európai összekapcsolódási eszköz keretében (társ)finanszírozzák.

Helyes gyakorlat példája: Élő Rajna

A Rajna Európa legnagyobb belvízi útja, de kiemelkedő folyami élőhely is, amely összeköti az Alpok és az Északi-tenger közötti folyókat és vizes élőhelyeket. A folyó mentén kb. 200 Natura 2000 terület található. A természetes hidromorfológiai struktúra és dinamika nagyfokú elvesztése okán egymás után két, civil kezdeményezésű projekt indult (2003–2010) a Rajna menti leromlott állapotú területek revitalizálása érdekében. Az „Élő Rajna – Az ezer sziget folyója” nevű program a német NABU (BirdLife) civil szervezet vezetésével részletes megoldási tervet dolgozott ki a környezetvédelmi és közlekedési érdekcsoportok közötti bizalom és szoros együttműködés kiépítésével (pl. civilek, vízi utakkal foglalkozó- és kormányzati szakértőkből álló közös tanácsadói testületek létrehozásával).

A projekt teljes időtartama alatt 15 helyi szintű projektet dolgoztak ki, és ezekből eddig 7-et hajtottak végre. A pénzügyi forrásokat különböző állami és magánalapítványok, vállalatok, továbbá az EU LIFE és Interreg IIIb kezdeményezések alapjai biztosították. A projekteket a szövetségi és helyi igazgatási szervek, valamint civil szervezetek finanszírozták és hajtották végre. A projektek során pl. különféle partvédelmi építmények elbontását, terelőművek újjáépítését és oldalágak helyreállítását végezték el. A kezdeményezés széles körű ismertségét és politikai támogatását a helyreállítási intézkedések hatását nyomon követő program, és megfelelő kommunikációs stratégia is segítette.

További információk:
www.lebendiger-rhein.de

A megfelelő vizsgálat végrehajtása

A „természettel való együttműködés” elvén alapuló stratégiai tervezés és integrált kezelés segítheti a különböző társadalmi igények összeegyeztetésére alkalmas, mindenki számára előnyös megoldások megtalálását. Sőt, előmozdíthatja az olyan belvízi szállítási tervek vagy projektek környezetvédelmi jóváhagyását is, melyek valószínűleg jelentősen hátrányosan érintenek egy Natura 2000 területet.

Az EU természetvédelmi előírásai szerint, ha egy terv vagy projekt valószínűleg jelentős negatív hatást fejt ki egy vagy több Natura 2000 területre, akkor az élőhelyvédelmi irányelv 6. cikkének (3) bekezdése alapján **megfelelő vizsgálatot** kell végezni az adott terület(ek)re gyakorolt hatások értékeléséhez.



A 6. cikk (3) és (4) bekezdésében ismertetett eljárást a leírt lépések sorrendjében kell végrehajtani. A folyamatban minden lépés meghatározza a következő lépés szükségességét. Ha pl. az előzetes vizsgálat eredménye az, hogy a Natura 2000 területet nem fogják negatív hatások érni, akkor a terv vagy a projekt további vizsgálatok nélkül jóváhagyható.

A lépések a következők:

- **Első lépés: előzetes vizsgálat** – a megfelelő vizsgálat szükségességének megállapítására szolgáló első lépés. Ha valószínű a jelentős negatív hatás valamely Natura 2000 területre nézve, akkor megfelelő vizsgálatot kell végezni.
- **Második lépés: megfelelő vizsgálat** – ha megállapították a 6. cikk (3) bekezdés szerinti megfelelő vizsgálat szükségességét, részletesen elemezni kell a terv vagy projekt (önmagában vagy más tervekkel vagy projektekkel együtt) kifejtett hatását a Natura 2000 terület(ek) integritására, figyelembe véve azok természetvédelmi célkitűzéseit. Ha a vizsgálat eredménye az, hogy a terv vagy projekt a terület integritását (a hatáscsökkentő intézkedések bevezetése ellenére is) hátrányosan érintheti, akkor az illetékes hatóságok nem hagyhatják jóvá, hacsak a 6. cikk (4) bekezdése szerinti derogációs eljárás alá nem esik.
- **Harmadik lépés: kivételes esetek** – a 6. cikk (4) bekezdése a 6. cikk (3) bekezdésétől való eltérés lehetőségéről rendelkezik. Ebben, egy terv vagy projekt - kivételes esetekben - akkor is jóváhagyható, ha a vizsgálat szerint hátrányosan érint egy Natura 2000 területet, ha a 6. cikk (4) bekezdés feltételei teljesülnek.

A 6. cikk (4) bekezdés alapján az illetékes hatóság meg kell győződjön az alábbi feltételek teljesüléséről, mielőtt döntést hoz egy területet hátrányosan befolyásoló terv vagy projekt engedélyezéséről:

- Az előterjesztett alternatíva a legkevésbé káros az élőhelyekre, a fajokra és a Natura 2000 terület integritására nézve, és nincs más olyan megvalósítható alternatíva, amely nem lenne hatással a terület integritására.
- A terv vagy projekt engedélyezését fontos közérdeken alapuló kényszerítő okok indokolják, ideértve társadalmi vagy gazdasági okokat.
- A Natura 2000 hálózat általános koherenciáját biztosító összes kiegyenlítő intézkedést végrehajtották.

A releváns irányelvek közötti kapcsolat

A madárvédelmi és élőhelyvédelmi irányelveken kívül több uniós környezetvédelmi jogszabály is érinti a belvízi szállítást, különösen a Víz-Keretirányelv, a stratégiai környezeti vizsgálatról szóló irányelv (SKV-irányelv), a környezeti hatásvizsgálatról szóló irányelv (KHV-irányelv) és az árvízkezelésről szóló irányelv.

Világos, hogy a VKI és a madárvédelmi és élőhelyvédelmi irányelvek között szoros kapcsolat áll fenn: mindkettő részben ugyanazzal a környezettel – vízi és szárazföldi ökoszisztémákkal és a tőlük közvetlenül függő vizes élőhelyekkel – foglalkozik, és lényegében hasonló célokat tűznek ki a folyók állapotromlásának megakadályozása és a vízi ökoszisztémák ökológiai állapotának javítása tekintetében.

A VKI egyértelműen hivatkozik a madárvédelmi és élőhelyvédelmi irányelvekre, biztosítva a teljes körű kölcsönös megfelelést közöttük (a VKI 4. cikke (1) bekezdésének (c) pontja, 4. cikkének (2), (8) és (9) bekezdése, 6. cikke és IV. melléklete, 8. cikke és V. melléklete (1.3.5. pont), 11. cikke (3) bekezdésének a) pontja, valamint VI. és VII. melléklete).

A 6. cikk előírja a tagállamoknak olyan jegyzék létrehozását, amely vízgyűjtő kerületenként felsorol minden olyan területet, amelyet közösségi joganyag alá tartozó, különleges védelmet kívánó területként jelöltek ki, felszíni és felszín alatti vizeik védelme érdekében vagy a közvetlenül a víztől függő élőhelyek és fajok megőrzése céljából. Ide tartoznak a Natura 2000 területekként kijelölt területek is.

A 8. cikk előírja a vizek állapotának megfigyelésére alkalmas programok kidolgozását, mellyel összehangolt és átfogó módon áttekinthetők az egyes vízgyűjtő kerületek. Ez a nyomonkövetés jó eséllyel összehangolható a védett fajok és élőhelytípusok állapotát vizsgáló Natura 2000 monitoring programokkal.

A 11. cikk a madár- és élőhelyvédelmi irányelvek végrehajtásához szükséges intézkedési programok tartalmát vázolja fel, amennyiben a két irányelv hatálya alá tartozó, közvetlenül a víztől függő védett fajok és élőhelyek ilyen intézkedéseket tesznek szükségessé.

Az uniós környezetvédelmi jogszabályok két másik kulcseleme közvetlenül kapcsolódik a belvízi szállítási fejlesztésekhez:

- 2001/42/EK irányelv bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (közismert nevén „SKV-irányelv”);
- az 1997-ben (97/11/EK) és 2003-ban (2003/35/EK), továbbá 2009/31/EK irányelvvel módosított 85/337/EKG irányelv az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról – közismert nevén „KHV-irányelv”

Bár ezeket a vizsgálatokat gyakran együtt végzik egy integrált eljárás részeként, mindegyik vizsgálatnak mégis más célja van, és a környezet más aspektusait ért hatásokat vizsgálnak. Az SKV és a KHV ezért nem helyettesítheti, vagy válthatja ki, a megfelelő vizsgálatot.



További olvasmányok

Bizottsági útmutató dokumentum „Belvízi szállítás és a Natura 2000”: http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/guidance_en.htm

A Bizottság közlekedéspolitikájáról szóló Fehér Könyve:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=celex%3A52011DC0144>

A TEN-T 1315/2013/EU rendelet:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>

Irányelv az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (KHV-irányelv)
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:32014L0052>

2001/42/EK irányelv bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról (SKV-irányelv):
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:32001L0042>

A Víz-Keretirányelv, a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv, a madárvédelmi-, az élőhelyvédelmi- és az árvízveszélyről szóló irányelv főbb előírásainak áttekintése (angol nyelven):

<https://publications.europa.eu/hu/publication-detail/-/publication/cce60733-c81e-11e6-a6db-01aa75ed71a1>

Natura 2000 viewer: <http://natura2000.eea.europa.eu/>

