



Deli Andor európai parlamenti képviselő

A kerítésnek köszönhetően a délvidéki magyar településekre visszatérhettek a békés mindennapok

A károsanyag-kibocsátás csökkentésére irányuló jogszabályok szigorítása mellett, szükséges a kutatások és innovációk felgyorsítása az autópárhazban, így pedig a klímacélok is elérhetőek, és a versenyképesség is megőrizhető – nyilatkozta a Magyar Fórumnak Deli Andor. A Vajdasági Magyar Szövetség képviselőjét arról is faggattuk, hogy a délvidéki magyarok jól tudják, milyen intézkedéseket hoz, javasol az EP és az EB kvóta ügyben. Emiatt nem növekszik az euroszeptikusok száma?

November 15-én mutatta be az Európai Bizottság a második, a tiszta mobilitásról szóló közlekedési csomagját. Mi is az a tiszta mobilitás, és mit tartalmaz ez a csomag?

– Napjainkban a közlekedés adja az üvegházhatású gázok egynegyedét, ehhez a közúti közlekedés járul hozzá legnagyobb arányban. A Párizsi klímaegyezmény értelmében, amelyhez az EU is csatlakozott, a szén-dioxid-kibocsátást 2030-ig 40%-kal szándékozzák csökkenteni. E cél megvalósításának érdekében az Európai Bizottság több területen teljes körű intézkedéscsomagokat fogadott el, így a közúti közlekedés tekintetében is. Az úgynevezett tiszta mobilitási csomag több fontos intézkedést tartalmaz, mint például a járművek szén-dioxid-kibocsátásának további csökkentése, de említhetjük az alternatív üzemanyagokra és töltőállomásokra vonatkozó akciótervet, vagy a buszszolgáltatásokról szóló javaslatokat.

Ezt követte a javaslatról a vita az Európai Parlamentben? Közlekedés – autóipar. Mi a fontosabb, az európai autóipar versenyképességének növelése, vagy a károsanyag-kibocsátás megelőzése, annak szabályozása?

– Az Európai Bizottság november 8-án jelentette meg az intézkedéscsomagot, majd az Európai Parlamenti bemutatóra a novemberi plenáris ülés alatt került sor, amelyhez már az EP-képviselők is hozzászólhattak. A parlamenti vita folyamán két, első ránézésre, egymással ellentétesnek tűnő megközelítésből szóltam hozzá a témához. A klímacélok elérését nagyon fontosnak tartom, az élhető és egészséges környezet teremtése az európai polgárok számára prioritás kell hogy legyen az elkövetkező évtizedekben. Ez közel sem lesz könnyű feladat az EU és a tagállamok számára, és nem vagyok meggyőződve arról, hogy a bizottsági javaslat elegendő lesz a károsanyag-kibocsátás jelentős csökkentéséhez. Másrészt, ha közúti közlekedésről beszélünk, nem szabad elfeledkeznünk az európai autóiparról sem. Hiszen az európai gazdaság egyik alappillére van szó. Milliók munkahelye és számos nemzetgazdaság függ ennek az ágazatnak a helyzetétől, versenyképességétől. Az átmenet, a technológiai váltás, számos kihívást állít az autóipar elé, amelynek a megfelelő kezelése nélkül egész Európa gazdasági teljesítménye veszélybe kerülhet. Azt pedig mindannyian jól tudjuk, hogy jelen pillanatban a zöld innovációk bevezetése rendkívül pénzigényes, magyarán drága folyamat. Ezért a károsanyag-kibocsátás csökkentésére irányuló jogszabályok szigorítása mellett, szükséges a kutatások és innovációk felgyorsítása az autóiparban, hiszen általuk ez az átmenet zökkenőmentesebb lesz. Így pedig a klímacélok is elérhetőek, és a versenyképesség is megőrizhető. Véleményem szerint a kettő nem zárja ki egymást, sőt az európai autóipar nyerhet is vele, ha előnyt tud kovácsolni az alacsony károsanyag-kibocsátású technológiai fejlesztésekből.

Mi szükséges a klímacélok eléréséhez? Nem csak egy álom, hogy a kitűzött célokat az Európai Unió összes tagállamában megvalósítsák? Hiszen egyes régiókban különbözik a közlekedés környezetre gyakorolt hatása.

– Mikor a klímacélok eléréséről beszélünk, tudatában kell legyünk annak, hogy az Európai Unió tagállamai csak 11%-ban járulnak hozzá a globális üvegházhatású-gázok kibocsátáshoz, azaz nem mi vagyunk a probléma fő okozói, ezért egyedül meg sem oldhatjuk. Az EU megpróbál vezető szerephez jutni a célok elérésében, de mint láthattuk az Egyesült Államoknak ez nem jelent prioritást, ezért kilépni szándékozik a Párizsi-egyezményből. Viszont, globális összefogás és elkötelezettség nélkül nem tudunk jelentős eredményeket elérni. Ami az EU-n belüli célok elérést illeti, úgy gondolom, hogy nincs egységes megoldás, amely alkalmazható lenne minden tagállamra és minden régióra. Először is külön kell kezelnünk a nagyvárosokat, ahol a légszennyezés a legnagyobb, a vidéki régióktól, ahol ez a probléma jelentősen kisebb. Szintén fel kell ismerni a kelet–nyugat, észak–dél különbségeket. Az elektromos autók ára jelenleg igen magas, ami miatt nem elérhető széles vásárlói rétegeknek még Nyugat-Európában sem, nem beszélve a keleti és déli tagállamokról. Idővel, ahogy a verseny növekszik az elektromos autók piacán, az árak csökkenni fognak és hozzáférhetőbbek lesznek, de attól tartok, hogy a most is tapasztalható technológiai lemaradás továbbra is fenn fog állni. A pár említett aggály mellett, még számos példát felhozhatnánk a tiszta mobilitással kapcsolatban, amire jelen pillanatban még nincsenek egyértelmű válaszok. Viszont, úgy gondolom, hogy a folyamat csak most indul be, és biztosan lesznek még intézkedések, amelyek a későbbiekben felmerülő kérdésekkel kell hogy foglalkozzanak.

Végül egy másik, de lényeges téma. A délvidéki magyarok, és a Vajdasági Magyar Szövetség is tudja, milyen intézkedéseket hoz, javasol az EP és az EB kvótaügyben. Emiatt nem növekszik az euroszeptikusok száma?

– A délvidéki magyarság tudatában van, hogy Brüsszel milyen bevándorláspolitikát akar rákényszeríteni a tagállamokra, és azzal is, hogy Magyarország kormánya erélyesen ellenzi azt. Nagyon sok vajdasági településen, főleg a határ menti vidékeken még élesen él az emberek emlékezetében, hogy mi történt 2015-ban, amikor több ezer migráns lepte el a közterületeket, és törte meg az ott élők békés mindennapjait. Hatalmas károkat okoztak az ott élő embereknek

a vidékükön átvonuló migráns tömegek, gyümölcsösöket taroltak le, felügyelet nélküli tanyákat raboltak ki. A magyar határon megépült kerítés megállította ezt a folyamatot, és a délvidéki magyar településekre visszatérhettek a békés mindennapok a balkáni útvonal lezárásával. A vajdasági magyarok és a VMSZ is reméli, hogy ez így is marad, bíznak a magyar kormányban, hogy az továbbra is megvédi őket. Hogy ez kihat-e az Európai Unió népszerűségére? Biztosan hatással van rá, ahogy a napi-, pillanatnyi politikai események mindig is voltak és lesznek, de a felmérések továbbra is azt mutatják, hogy a többség szilárdan kitart az EU mellett, hiszen az európai integrációnak nincs alternatívája, illetve lehet, de Szerbia esetleges távolodása az EU-tól nem szolgálná a vajdasági magyar közösség érdekeit.

A terrorizmus és az illegális migráció kéz a kézben jár. Nem tartanak attól, hogy Szerbia majdani EU-s csatlakozásával még több migráns érkezik az országba?

– Közismert tény, hogy Szerbia nem célállomása a migránsoknak, csupán tranzitország, köszönve a magyar határon épült határvédelmi kerítésnek és a magyar hatóságok fellépésének, mára a balkáni útvonal gyakorlatilag lezárult. Tény az is, hogy folyamatosan tartózkodnak migránsok Szerbia területén, de közülük csak parányi százalék szeretne tartósan ott maradni. Ha az EU-csatlakozás során vagy azt követően felvetődne az a kérdés, hogy bevándorlókat költöztessenek a térségünkbe, a Vajdasági Magyar Szövetség határozottan elutasítana egy ilyen felvetést. Így tett a VMSZ akkor is, amikor a Nyugat-Európában illegálisan tartózkodó koszovóiak visszatoloncolásáról volt szó, vagy amikor Szabadkán migránslakásokat akart építeni egy nyugati alapítvány. Résen kell lenni, és minél előbb reagálni. Úgy gondolom, hogy a magyar kormány partnerünk lesz ebben is.

A VMSZ is ellenzi a kvótát

Írta: Medveczky Attila

2017. december 12. kedd, 19:55 -

Medveczky Attila