

Ευρωπαϊκή Περιβαλλοντική Πολιτική: Νομικό και Οικονομικό Πλαίσιο

[Scott W. Blackmer](#)

Partner

Wilmer, Cutler & Pickering

Στην αρχαιότητα οι απαντήσεις που δίνονταν στο μαντείο των Δελφών ήταν περίπλοκες, διφορούμενες και όχι πάντα καθαρές, αλλά έβγαιναν πάντα αληθινές. Δεν μπορούσες να αποφύγεις τη μοίρα σου. Σήμερα στέλνουμε μηνύματα στο μαντείο των Βρυξελλών και λαμβάνουμε απαντήσεις που είναι περί-πλοκες, διφορούμενες και όχι πάντα καθαρές. Μας βεβαιώνουν ότι θα βγούν αληθινές και ότι δεν μπορούμε να αποφύγουμε τη μοίρα μας, αλλά αντί για ιερείς υπάρχουν τώρα υπουργοί και δικηγόροι.

Ευρωπαϊκοί Περιβαλλοντικοί Κανονισμοί

Πηγές των Κανονισμών

- Εθνικοί και τοπικοί κανονισμοί
- Διεθνείς συνθήκες και συστάσεις
- Νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σημαντικές Τάσεις και Εξελίξεις

- Αυστηρότεροι κανονισμοί και απόδοση ευθυνών
- EIA, IPC, και κοινά όρια
- Δημοσιονομικά μέτρα
- Αυξανόμενες επιδράσεις στις επενδύσεις και τη χρηματοδότηση
- Πράσινη Δημοσιότητα: Οίκο-Αναφορά, Οίκο-Σήμα

Αναζητώντας τις απαρχές της περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ευρώπη, παρατηρούμε ότι κάθε Ευρωπαϊκή χώρα ξεκινά με εθνικούς και τοπικούς κανονισμούς που μάλλον δεν συντονίζονται μεταξύ τους. Το πρόβλημα είναι γνωστό στους πολιτικούς, είτε πρόκειται για τα θέματα ενός δημοτικού συμβουλίου (πρέπει π.χ. να ληφθούν αποφάσεις για τη διαχείριση υγρών αποβλήτων, την κυκλοφορία ή τη ρύπανση μίας βιομηχανίας που βρίσκεται μόλις έξω από την πόλη), είτε για τους αγρότες, που θέλουν περισσότερο νερό για άρδευση και μολύνουν το νερό δημιουργώντας προβλήματα στους ψαράδες.

Διεθνείς Συνθήκες και Συστάσεις

- Συμβούλιο της Ευρώπης

Συμφωνία-πρότυπο για την Ευθύνη για Ακουσία Ρύπανση Προκαταρκτική συνθήκη για την αστική Ευθύνη σε περίπτωση περιβαλλοντικής καταστροφής

- Συνθήκες του ΟΟΣΑ και του ΟΗΕ για θέματα μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών
- Συνθήκη της Βασιλείας για την διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων
- Πρωτόκολλα του ΟΗΕ για την καταστροφή του στρώματος του όζοντος, τη βιοποικιλότητα και τις κλιματικές αλλαγές.

Ετσι ξεκινούν συνήθως οι πολιτικές αποφάσεις σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, αλλά είναι ασυντόνιστες. Αναφερθήκαμε στις διεθνείς συνθήκες, π.χ. τη Σύμβαση του Ρίο για τη βιοποικιλότητα και τις κλιματικές αλλαγές και το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ για την καταστροφή του στρώματος του όζοντος, που έχει τεθεί υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών. Πώς όμως θα περάσουμε από τις υψηλού επιπέδου πολιτικές αποφάσεις, στις καθημερινές επιχειρηματικές πρακτικές; Αυτό είναι ένα από τα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει η κοινή νομοθεσία. Υπάρχει σήμερα μία συμφωνία ανάμεσα στις χώρες-μέλη, για την καθιέρωση αρχών και κανόνων που θα ισχύουν σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στην αρχική, όμως, Συνθήκη της Ρώμης δεν υπήρχε αναφορά στο περιβάλλον. Τότε φρόντισαν μόνο να δημιουργήσουν μία αγορά κοινή για όλες τις χώρες-μέλη.

Εθνικοί και Τοπικοί Κανονισμοί

- Μεγάλη ποικιλία στους νόμους και τα κίνητρα
- Νέες περιβαλλοντικές δράσεις
- Παραδοσιακή διοικητική-νομική οπτική γωνία, αλλά:

ακαθόριστα όρια ρύπανσης και μόλυνσης ασυντόνιστες άδειες και διαδικασίες

- Πρόσφατες εξελίξεις στην αστική και ποινική ευθύνη

Αργότερα προέκυψε το κλασικό πρόβλημα των περιβαλλοντικών κανονισμών: "ποιος θα είναι πρώτος;" Αν για παράδειγμα στη Δανία μπορούσαν να βελτιώσουν τους υγειονομικούς ή τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, αυτό σήμαινε πρόσθετο κόστος για τις επιχειρήσεις, οι οποίες ξαφνικά θα έπαυαν να είναι ανταγωνιστικές με τις αντίστοιχες της Ολλανδίας, της Γαλλίας ή της Ισπανίας. Το πρόβλημα αυτό υπάρχει πάντα στην εφαρμογή περιβαλλοντικών κανονισμών. Πρέπει όμως να καθιερωθεί κάποια ομοιομορφία, ακόμη και αν οι μέθοδοι εφαρμογής της ίδιας πολιτικής διαφέρουν λίγο μεταξύ διαφορετικών χωρών. Πρέπει να υπάρξουν κοινά οικονομικά βάρη για όλη τη βιομηχανία. Αυτό είναι δύσκολο σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, όταν οι κυβερνήσεις αναλογίζονται τις οικονομικές συνθήκες με το σκεπτικό: "έχουμε 15 ή 18% ανεργία, χάνουμε το μερίδιό μας στην αγορά εξαιτίας κάποιων ξένων και αυτό συνεπάγεται τεράστια βάρη στον προϋπολογισμό γιατί όσο υψηλότερη είναι η ανεργία, τόσο υψηλότερα ποσά απαιτεί η κοινωνική πρόνοια. Πώς μπορούμε λοιπόν να πληρώσουμε το πρόσθετο κόστος που απαιτούν οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί;"

Είναι λοιπόν ανάγκη οι χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να προσπαθήσουν να συντονίσουν τις ενέργειές τους και βέβαια αυτό επιδρά στις χώρες των Αλπεων, της Σκανδιναβίας, της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης. Πρέπει να εξομοιωθεί το κόστος και οι κανονισμοί, να καθιερωθούν κοινές αρχές για την προστασία του περιβάλλοντος και να κατανοηθούν τα οφέλη που θα προέλθουν από τη βελτίωση της υγείας των πολιτών και του περιβάλλοντος και τελικά ακόμη και από τα κέρδη των μεμονωμένων εταιρειών.

Κάποιες από τις προηγούμενες τάσεις θα τις αναγνωρίσουν οι επιχειρη-ματίες που βρίσκονται ήδη στην ανάγκη να λαμβάνουν υπόψη τα περιβαλ-λοντικά θέματα πολύ περισσότερο από όσο στο παρελθόν. Και τούτο εξαιτίας των απαιτήσεων για την ύπαρξη μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που προβάλλονται π.χ. προτού αποφασιστεί η επέκταση ενός εργοστασίου ή η προ-σθήκη μίας νέας σειράς παραγωγής.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση η αρχή του ολοκληρωμένου ελέγχου της ρύπανσης σύντομα θα οριστεί και νομοθετικά. Αυτό σημαίνει ότι αντί να ασχολούμαστε με κάθε πρόβλημα εκπομπών, αποβλήτων ή επικίνδυνων προϊόντων χωριστά, θα είναι δυνατό να δημιουργήσουμε ένα εθνικό συντονιστικό όργανο με ειδή-κούς σε κάθε τομέα. Αυτό έχει ήδη ξεκινήσει π.χ. στην Αγγλία. Μία εταιρεία μπορεί να απατύξει πρόγραμμα για κάθε παραγωγική εγκατάσταση και για κάθε μεγάλη αγροτική περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα επικίνδυνα υλικά που χρησιμοποιούνται, τις εκροές στο έδαφος, στο νερό και στον αέρα και τον τρόπο χειρισμού αυτών. Πρόκειται για το ξεκίνημα μιας νέας τάσης.

Η λήψη οικονομικών μέτρων προωθείται επίσης. Η πρόταση της Ευρω-παϊκής Ένωσης για οικο-φόρους αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα, αλλά ίσως έχει ως αποτέλεσμα την εναρμόνιση των φόρων που θα επιβληθούν στα καύσιμα που περιέχουν άνθρακα. Πρέπει όμως να αποφασίσουν όλες οι χώρες να προχωρήσουν μαζί, αλλιώς καμία δεν θα δεχτεί να αναλάβει το επιπλέον κόστος. Είναι αναγκαίο λοιπόν να υπάρξει μία αυξημένη πολιτική συνεργασία γι' αυτό το θέμα.

Οι προηγούμενες ρυθμίσεις επιδρούν στην προσέλκυση επενδύσεων κεφα-λαίου για τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων ή επεκτάσεις των ήδη υπάρχο-ντων. Όταν ζητά κανείς κεφάλαια, από το Χρηματιστήριο του Λονδίνου, την αγορά συναλλάγματος της Νέας Υόρκης, ή επενδυτικά δάνεια από την Ευρω-παϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τη Διεθνή Τράπεζα, ένα από τα πρώτα ερωτήματα είναι: "Ποιοί είναι οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι;" Τότε υποχρεώ-νεται ο αιτών να συμβουλευτεί δικηγόρους και τεχνικούς συμβούλους, που θα κάνουν οικο-αναφορές για τη λειτουργία της επιχείρησης και θα αποφανθούν κατά πόσον ελαχιστοποιούνται οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι, ώστε η επένδυση να θεωρηθεί συμφέρουσα μακροπρόθεσμα. Ετσι το κίνητρο του κέρδους από μόνο του οδηγεί σε αλλαγές στη λειτουργία, τις διαδικασίες, αλλά και στα τελικά προϊόντα.

Σημαντικές Τάσεις και Εξελίξεις

- Αυστηρότεροι κανονισμοί και απόδοση ευθυνών

Εκπομπές και άδειες (permits)

Επικίνδυνες ουσίες

Πρόληψη του κινδύνου και ανταπόκριση

Διαχείριση αποβλήτων

Καθαρισμός

Αστική Ευθύνη

Αστική ευθύνη για τα απόβλητα

Πράσινη χάρτα αστικής ευθύνης για περιβαλλοντική καταστροφή

Ατομική πρόσβαση στη δικαιοσύνη

- EIA, IPC, και κοινά όρια

Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων
Ολοκληρωμένος έλεγχος της ρύπανσης (single permits)
Επικίνδυνες ουσίες και κατηγορίες αποβλήτων
Όρια περιβαλλοντικής ποιότητας

- Δημοσιονομικά μέτρα και οικονομικά όργανα

LIFE και παρόμοια προγράμματα
Οικο-Φόροι

- Αυξανόμενες επιδράσεις στις επενδύσεις και τη χρηματοδότηση

Περιβαλλοντικές αναφορές
Αποζημιώσεις και εγγυήσεις
Πολιτική της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, EBRD, και της Διεθνούς Τράπεζας
Διαρθρωτικά Ταμεία και Ταμεία Σύγκλισης

- Πράσινη Δημοσιότητα

Οικο-Αναφορές και πρόσβαση του κοινού στα στοιχεία
Οικο-Σήμα

Τελικά καταλήγουμε στο "πράσινο μάρκετινγκ" ή στην "πράσινη διαφήμιση." Αναφέρθηκε ήδη ένα παράδειγμα από τον Δρ. Huisingh σχετικά με το υλικό που ανέπτυξε η Εταιρεία Κατασκευών και Ορυχείων της Μινεσότα (Minnesota Manufacturing and Mining Company - 3M) στη δεκαετία του 70, πριν ακόμα γίνουν οι σχετικές ρυθμίσεις. Η εταιρεία έχει τη φήμη ότι έχει περιβαλλοντική συνείδηση. Είναι μία εταιρεία που παράγει χιλιάδες διαφο-ρετικά προϊόντα και καθώς οι καταναλωτές ενδιαφέρονται όλο και περισσό-τερο για το περιβάλλον, αυτό επηρεάζει τη θέση της στην αγορά. Ήδη σε μερικές χώρες, όπως π.χ. στη Γερμανία, έχουν αρχίσει να ψάχνουν για το σήμα, που δείχνει ότι αυτά τα προϊόντα έχουν παραχθεί με περιβαλλοντικά σωστό τρόπο. Υπάρχει ακόμη η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί το νέο οικο-σήμα, το οποίο έχει εγκρίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση και ήδη εφαρμόζεται σε διάφορες γραμμές παραγωγής. Ξεκινά λοιπόν μία ακόμη αλλαγή στην αγορά. Αρχίζει να υπάρχει και από την πλευρά των καταναλωτών η απαίτηση για περιβαλλοντικά σωστή συμπεριφορά.

Κάνοντας μία ανασκόπηση όλων αυτών των τάσεων: μιλήσαμε για τη συμ-πλήρωση του πλαισίου των κανονισμών για τον ολοκληρωμένο έλεγχο της ρύπανσης. Σε τρία με πέντε χρόνια αυτή η πρακτική θα εφαρμόζεται σε όλη την Ευρώπη. Αυτή είναι η τάση του μέλλοντος.

Από την άλλη πλευρά εγείρονται θέματα αστικής ευθύνης. Η Συμφωνία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την ευθύνη σε περίπτωση περιβαλλοντικής καταστροφής άρχισε να επικυρώνεται τον Ιούνιο του 1993 από τις χώρες-μέλη. Δεν έγινε ακόμη αποδεκτή από ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, υπάρχουν πολλές αντιδράσεις. Και αφορά ένα μόνο από τα ζητήματα περιβαλλοντικής ευθύνης. Αλλά ακόμη και πριν την υιοθετήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ελλάδα, η Ιταλία και άλλες χώρες την έχουν ήδη υπογράψει. Δεν θα γίνουν αισθητές οι επιδράσεις της πριν περάσουν μερικοί μήνες ή ίσως χρόνια. Για παράδειγμα, ένας δήμος που θέλει να φτιάξει ένα λιμάνι μπορεί να απαιτήσει από αυτούς που θα κατασκευάσουν ή θα χρησιμοποιήσουν τις εγκαταστάσεις να πληρώ-σουν για την αποκατάσταση των περιβαλλοντικών ζημιών που προκαλούν. Η συμφωνία αφορά το μέλλον. Δεν απαιτεί από τις επιχειρήσεις να πληρώσουν για όλες τις καταστροφές που προκάλεσαν στην ιστορία τους, αλλά είναι μία προειδοποίηση για αυτούς που λειτουργούν σε παραδοσιακά βιομηχανικές περιοχές, να φροντίσουν να εκπονήσουν αμέσως περιβαλλοντικές μελέτες, ώστε να διαπιστωθεί πόση ζημιά είχε γίνει στο παρελθόν, αλλιώς θα κληθούν να πληρώσουν και γι' αυτήν.

Αυτό έχει συμβεί στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ξεκίνησε από τις δίκες για τις χωματερές, στις οποίες χιλιάδες βιομηχανίες και δήμοι τοποθετούσαν βιομη-χανικά και αστικά απόβλητα. Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση αποφάσισε ότι ορισμένοι έπρεπε να πληρώσουν για την καταστροφή και αυτό αφορούσε κάθε εταιρεία που αποδεδειγμένα χρησιμοποιούσε τις χωματερές. Για παράδειγμα η 3M ήταν μία από τις μεγάλες εταιρείες που εμπλέχθηκαν σε μία συγκεκριμένη περιοχή, που χρησιμοποιήθηκε ως χωματερή για πολλές γενιές. Δεν ήταν δυνατόν να βρεθούν όλες οι εταιρείες που τη χρησιμοποιούσαν, όμως, δυστυ-χώς για την 3M, τρία από τα δοχεία που βρέθηκαν εκεί είχαν το λογότυπό της ζωγραφισμένο στο πλάι. Ο καθαρισμός κόστισε στην 3M δώδεκα εκατομμύρια δολάρια.

Για τις μεγαλύτερες χωματερές το κόστος καθαρισμού μπορεί να φτάσει τις δεκάδες εκατοντάδων εκατομμυρίων. Αυτό δεν είναι ίσως ένα τόσο σημαντικό ζήτημα στην Ελλάδα. Οι Έλληνες θα πρέπει να νιώθουν ευτυχείς που οι περι-βαλλοντικοί προβληματισμοί έχουν ήδη αποτελέσματα, πριν εγκατασταθούν εδώ μερικές από τις πλέον ρυπογόνες βιομηχανίες. Αλλά θα δημιουργηθεί και εδώ ζήτημα. Η Ελληνική κυβέρνηση έχει υπογράψει τη Συμφωνία για την Αστική Ευθύνη και αυτό θα πρέπει ήδη να προβληματίζει τις επιχειρήσεις. Επίσης δημιουργούνται ζητήματα ασφαλιστικής κάλυψης και ζητήματα προσφυγής ατόμων ή περιβαλλοντικών οργανώσεων στη δικαιοσύνη, ώστε να πιέσουν για την εφαρμογή των νόμων, την οποία η κυβέρνηση δεν φρόντισε όσο έπρεπε στο παρελθόν.

Νομοθεσία και Πιέσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση

- Συνθήκη της Ρώμης (1957): Ενέργειες της Ε.Ο.Κ. για την αποφυγή των στρεβλώσεων της αγοράς (market distortions)
- Απλή Ευρωπαϊκή Πράξη (1987): "Υψηλό Επίπεδο Προστασίας" του Περιβάλλοντος
- Συνθήκη του Μάαστριχτ (σε ισχύ από 1 Νοεμβρίου 1993) απαιτεί να λαμβάνεται υπόψη το περιβάλλον σε όλη τη νομοθεσία της Ε.Ε.
- Η Επιτροπή της Ε.Ε., DG XI, σχεδιάζει νομοθεσία και η συμβουλεύει για την εφαρμογή της
- Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος: Μελέτες, στοιχεία κτλ
- Διαδικασίες Εναρμόνισης
- Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (περισσότερο "Πράσινο")
- Qualified majority vote in Council
- Περιβαλλοντικά Μέτρα
- Unanimous Council; ψήφος για τη γενική πολιτική και τα δημοσιονομικά μέτρα
- Η Συνθήκη του Μάαστριχτ αναβαθμίζει το ρόλο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και επιτρέπει qualified majority vote για πολλά μέτρα
- Η μεταβολή των κρατών-μελών (transpose) ενδυναμώνει τη νομοθεσία
- Τάσεις εναρμόνισης και "υποβοήθησης"
- Μερικά θέματα αντιμετωπίζονται τοπικά
- Τα κράτη-μέλη μπορούν να ενεργοποιήσουν αυστηρότερους κανονισμούς
- Επέκταση της νομοθεσίας της Ε.Ε. και σε άλλα Ευρωπαϊκά κράτη
- Η εμπειρία των Η.Π.Α. ως σημείο αναφοράς

Στο παρελθόν, η μοίρα την οποία περιέγραφαν οι προφητείες ήταν αναπό-φευκτη. Ευτυχώς σήμερα μπορούμε να κάνουμε κάτι για τη μοίρα μας, αντί να περιμένουμε απλώς τα οδυνηρά αποτελέσματα. Ο κ. Blum μίλησε για τη σημασία της συνεργασίας με την κυβέρνηση. Περνάμε λοιπόν από την εποχή των αντιδραστικών κυβερνήσεων, που επιβάρυναν με ρυθμιστικά τέλη τις επι-χειρήσεις, στην εποχή των κυβερνήσεων που συνεργάζονται με τις επιχειρή-σεις, για να κατανοήσουν τη φύση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που δημιουργούν και να αναπτύξουν πρακτικές λύσεις γι' αυτά. Αυτό για τους επιχειρηματίες σημαίνει συνεχή ταξίδια στο αρμόδιο υπουργείο στην Αθήνα και μερικές φορές και στις Βρυξέλλες. Ετσι όμως θα εξασφαλίζουν ότι θα λαμβάνονται υπόψη τα προβλήματα και οι εφαρμογές της συγκεκριμένης βιομηχανίας και ότι θα βρεθεί μια πρακτική προσέγγισή τους.

Τη νέα αυτή πραγματικότητα αναγνωρίζουν πλέον ορισμένοι στις Βρυξέλλες και υπάρχει η δέσμευση να χρησιμοποιηθούν οι δημόσιοι οικονο-μικοί πόροι και η τεχνική βοήθεια για να υποστηριχθεί αυτή η μετάβαση. Αυτό σημαίνει αλλαγή της φύσης των λειτουργιών, δημιουργία υποδομής και βελτίωση των εγκαταστάσεων, που είναι απαραίτητες ώστε να υπάρξει κάποια περιβαλλοντική βελτίωση. Μερικά παραδείγματα: για πολλά χρόνια υπήρχαν πολλά διαρθρωτικά ταμεία στην τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα και νυν Ένωση. Στην Ελλάδα επενδύθηκαν στο διάστημα 1989-1993 συνολικά 7,8 εκατομμύρια ECU. Αυτά κατευθύνθηκαν από τις Βρυξέλλες, σε συνεργασία με την Ελλη-νική κυβέρνηση σε έργα υποδομής.

Τα αναπτυξιακά ταμεία διαχειρίζονται χρήματα που έχουν καθοριστεί εκ των προτέρων για την ανάπτυξη των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών της κοινότητας. Κάθε χώρα-μέλος έχει τέτοιες περιοχές. Άλλα κοινωνικά ταμεία χρησιμοποιούνται για την κατάρτιση εργαζόμενων σε τεχνολογίες προστασίας του περιβάλλοντος. Ετσι, είτε πρόκειται για τουρισμό, αλιεία ή βιομηχανία, αν στην επιχείρησή σας απαιτούνται αλλαγές, μπορείτε να βρείτε όχι μόνο τεχνι-κή βοήθεια, αλλά επίσης και χρηματοδότηση. Αυτά τα χρήματα δεν έχουν ακόμη διατεθεί εξ' ολοκλήρου, γιατί οι κυβερνήσεις και οι τοπικοί επιχει-ρηματίες αγνοούν ότι μπορούν να χρησιμοποιήσουν αυτά τα ποσά για προαναφερθέντα προγράμματα. Πρέπει να σκεφτόμαστε δημιουργικά, ιδιαίτερα σε εποχές ύφεσης, όταν οι κυβερνήσεις έχουν περιορισμένα οικονομικά μέσα και δεν θέλουν να αυξήσουν τους φόρους. Τα διαρθρωτικά ταμεία θα μπορού-σαν να προσφέρουν μεγάλη βοήθεια

Οικονομικοί πόροι είναι επίσης διαθέσιμοι ως τμήμα των Κοινοτικών Αγροτικών Προγραμμάτων για την προστασία του περιβάλλοντος από τις επι-πτώσεις των αγροτικών εργασιών. Αυτό είναι πολύ σημαντικό για την Ελλά-δα όπου το νερό είναι πάντα λιγιστό. Γνωρίζω ότι περίπου τα 3/4 της συνολικής κατανάλωσης νερού γίνεται για την άρδευση των καλλιεργιών. Σε πολλές περιπτώσεις η άρδευση γίνεται με τα τελειώς ακατάλληλα ανοιχτά αυλάκια, από τα οποία το μεγαλύτερο μέρος του νερού εξατμίζεται. Υπάρχουν δυνατότητες για χρηματοδότηση από τη Διεθνή Τράπεζα ή την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, όπως επίσης και δυνατότητα επιχορηγήσεων από τα κοινοτικά αγροτικά ταμεία, για τη βελτίωση των συστημάτων άρδευσης, ώστε να απαιτείται πολύ μικρότερη ποσότητα νερού για την ίδια παραγωγή. Η μείωση της ποσότητας νερού που προσλαμβάνεται από τα ποτάμια θα ωφελή-σει επίσης και την αλιεία κοντά στις ακτές. Μερικά από τα πλέον αμφισβη-τούμενα προγράμματα στην Ελλάδα είναι ακριβώς αυτά που αφορούν τη διαχείριση του νερού και ωφελούν τη γεωργία, αλλά όχι την αλιεία. Η κοινό-τητα αναζητεί λύσεις που δεν θα αποβούν εις βάρος της μίας ή της άλλης δρα-στηριότητας.

Σήμερα έχουμε, ως αποτέλεσμα της Συνθήκης του Μάαστριχτ, τα νέα οικο-νομικά ταμεία που προβλέπονται από το πρόγραμμα σύγκλισης. Τα ταμεία αυτά διαφέρουν από τα διαρθρωτικά ταμεία, στα οποία η κοινότητα αναλαμβάνει ένα ποσοστό 20% έως 30% του κόστους των προγραμμάτων. Τα ταμεία συνοχής, που εστιάζονται στην Ελλάδα, την Ισπανία, την Πορτογαλία και την Ιρλανδία, θα χρησιμοποιηθούν σε δύο είδη προγραμμάτων, προγράμματα για την ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών και προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος. Τα χρήματα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για το περιβάλλον, είτε πρόκειται για προγράμματα-πilotους είτε για προγράμματα υποδομής.

Σε ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα είναι δυνατό να συνδυαστούν οι προηγούμενες δυνατότητες. Για παράδειγμα μία παράλια ή νησιωτική πόλη μπορεί να αναζητήσει πόρους από τα διαρθρωτικά ταμεία για να αναπτύξει την τουριστική της βιομηχανία και να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας, αλλά μπορεί επίσης να αναζητήσει πόρους από το πρόγραμμα σύγκλισης, για την κατασκευή εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων, όπου η συμμετοχή του ταμείου συνοχής μπορεί να φτάσει στο 80% του συνολικού κόστους.

Τα ταμεία συνοχής βοηθούν τις χώρες της περιφέρειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης να βελτιώσουν την υποδομή τους χωρίς να αναλάβουν επιπλέον κόστος. Έτσι οι χώρες αυτές, θα μπορέσουν, κατά πάσα πιθανότητα, να συγκλίνουν στα όρια για το δημόσιο χρέος και τον πληθωρισμό που αποτελούν προϋπόθεση για την ένταξη στο Ενιαίο Νομισματικό Σύστημα. Τα μεγάλα περιβαλλοντικά και μεταφορικά προγράμματα αντιπροσωπεύουν ακριβώς αυτό το είδος της επένδυσης.

Κατά κάποιον τρόπο η διαθεσιμότητα των πόρων εξαρτάται από το ECU. Και σε αυτόν τον τομέα οι κυβερνήσεις των χωρών-μελών μόλις τώρα αρχίζουν να χρησιμοποιούν τη φαντασία τους. Η εντολή για τους πόρους από το ταμείο σύγκλισης είναι να υπάρξει μία ισορροπία ανάμεσα στα μεταφορικά και τα περιβαλλοντικά προγράμματα. Το 1993 ήταν η πρώτη χρονιά που διατέθηκαν χρήματα από το πρόγραμμα σύγκλισης και έγινε φανερό ότι όλες οι κυβερνήσεις είχαν στο μυαλό τους τις μεταφορές. Πολύ λίγες ήταν οι προτάσεις που αφορούσαν περιβαλλοντικά προγράμματα. Όμως ο διευθυντής του ταμείου είπε ότι δεν θα επιτρέψει η αναλογία να υπερβεί το 60/40 υπέρ των μεταφορικών προγραμμάτων. Τα μόνα μεταφορικά προγράμματα που θα εξεταστούν, το καθένα χωριστά, είναι αυτά που συνδέονται με τις προτάσεις για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο. Τα περιβαλλοντικά προγράμματα πρέπει να αφορούν τη δημιουργία υποδομής ή αλλαγές διαδικασιών που θα βελτιώνουν την προστασία του περιβάλλοντος και πρέπει να βασίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του Πέμπτου Περιβαλλοντικού Προγράμματος Δράσης που δημοσίευσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Το ταμείο συνοχής έχει δεσμεύσει μέχρι το 1999 15,15 δισεκατομμύρια ECU. Στην Ελλάδα θα διατεθεί το 16-20% από αυτά. Είναι λοιπόν η κατάλληλη στιγμή, είτε οι μεμονωμένες εταιρείες, είτε οι επιχειρηματικές ενώσεις, είτε τα τοπικά εμπορικά επιμελητήρια, να αναπτύξουν προγράμματα και να τα υποβάλουν στο Υπουργείο Οικονομικών, ώστε να είναι υποψήφια για χρηματοδότηση ανάμεσα στο 1994 και 1999. Αυτά τα προγράμματα μπορούν να συνδυαστούν με εξωτερική χρηματοδότηση, αλλά όχι από τους διαρθρωτικούς πόρους. Έτσι, υπάρχει δυνατότητα για ένα δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ή για χρηματοδότηση από την ελεύθερη αγορά και υπάρχει και ένα μεγάλο δίκτυο χρηματοδότησης από άλλα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτή η ευκαιρία δεν πρέπει να χαθεί. Το ακριβές ποσοστό που θα διατεθεί στην Ελλάδα, ανάμεσα στο 16% και το 20%, εξαρτάται από το πόσο γρήγορα και πόσο δημιουργικά θα είναι έτοιμες οι προτάσεις και θα εγκριθούν οι παραρτήσεις. Κάθε πρόταση θα πρέπει να περιέχει ανάλυση κόστους-ωφέλους και μία τεχνική μελέτη εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η μελέτη θα αφορά το σχεδιασμό του προγράμματος από την αρχή.

Τη Σύνοδο των Υπουργών στις Βρυξέλλες έχει απασχολήσει η Λευκή Βίβλος του κ. Ντελόρ για την ανεργία και την ανταγωνιστικότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μία από τις δεσμεύσεις, η οποία προφανώς θα εγκριθεί και από τους αρχηγούς των χωρών-μελών, είναι η αύξηση της χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση προς τα προγράμματα που σχετίζονται με τη δημιουργία του Διευρωπαϊκού Δικτύου. Δεν δίνουν έμφαση στις εναέριες μεταφορές, αλλά στη δημιουργία υποδομής για τις οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές και επίσης ανάλογης υποδομής για δίκτυα τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής. Συνδυάζοντας, σε αυτά τα προγράμματα, περιβαλλοντικά ζητήματα θα προκύψει μία νέα πηγή χρηματοδότησης. Όλα τα προγράμματα πρέπει να καλύπτουν τα περιβαλλοντικά όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για τη χρηματοδότησή τους έχει δεσμευθεί το ποσό των 22 δισεκατομμυρίων ECU μέχρι το 1999.

Έχει ανοίξει λοιπόν ένα παράθυρο που θα προσφέρει πολλές ευκαιρίες για το δεύτερο μισό της δεκαετίας μας. Θα είναι διαθέσιμες αν οι άνθρωποι σκεφτούν δημιουργικά, αν συνεργαστούν για να κάνουν προτάσεις οι οποίες θα προωθηθούν από τις κυβερνήσεις τους, θα παρουσιαστούν στις Βρυξέλλες και θα τεθούν σε εφαρμογή. Αυτά τα έξι χρόνια που έχουμε μπροστά μας μπορούν να γίνουν πολύ παραγωγικά. Μπορούμε να ρυθμίσουμε ζητήματα που μας απασχολούσαν για καιρό και να βοηθήσουμε τις επιχειρήσεις να μη δημιουργήσουν στο μέλλον νέα προβλήματα, τα οποία δεν θα μπορούν να χειριστούν, και να μην επιβαρύνουν άλλο την κοινωνία. Η ελπίδα είναι ότι τα στελέχη επιχειρήσεων και κυβερνήσεων θα φέρουν τις σωστές προσφορές για θυσία στο μαντέι των Βρυξελλών.

O W. Scott Blackmer είναι συντάκτης και Διευθυντής του γραφείου Βρυξελλών της Δικηγορικής Επιχείρησης Wilmer, Cutler and Pickering. Η πολύχρονη εμπειρία του αφορά σε ζητήματα εφαρμογής των κανονιστικών διατάξεων της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας, ιδιαίτερα σε ζητήματα περιβάλλοντος, ασφαλίσεων και ευθύνης σε επενδύσεις και συμβάσεις μεταξύ πολυεθνικών επιχειρήσεων στην Ευρώπη. Έχει αναλάβει κατά το παρελθόν συμβουλευτικό ρόλο σε υποθέσεις ασφαλίσεων από ευθύνη εταιρειών στις Η.Π.Α. Είναι μέλος της ομάδας εργασίας για το περιβάλλον του Αμερικανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου του Βελγίου και του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου στο Παρίσι.