



6.9.2011

COMUNICARE CĂTRE MEMBRI

Ref.: **Petiția nr. 0980/2007, adresată de Torkild Todsén, de cetățenie daneză, în numele „Borgergruppen” (Grupul Cetățenilor), privind proiectul de construcție a unei autostrăzi între Kiplev și Sønderborg, în Danemarca**

1. Rezumatul petiției

Petiționarul protestează față de planurile de construcție a unei autostrăzi între Kiplev și Sønderborg, proiect despre care petiționarul susține că este în conflict cu legislația de mediu a Uniunii Europene, mai ales cu Directiva 92/43/CEE a Consiliului privind conservarea habitatelor naturale și a faunei și florei sălbatice și cu Directiva 79/409/CEE a Consiliului privind conservarea păsărilor sălbatice. În afara faptului că proiectul va avea un impact nociv asupra naturii, ruta aleasă va duce la prelungirea inutilă a traseului pentru numeroși șoferi și la emisia a peste 5000 de tone de CO₂ în plus pe an, cu toate consecințele asupra unui climat aflat deja într-o stare precară. În consecință, petiționarul solicită Parlamentului European să intervină spre a se asigura că autoritățile daneze competente se conformează cu legislația europeană aplicabilă.

2. Admisibilitate

Declarată admisibilă la 4 martie 2008. Comisia a fost invitată să furnizeze informații [articolul 192 alineatul (4) din Regulamentul de procedură].

3. Răspunsul Comisiei, primit la 17 iulie 2008

Petiționarul este preocupat de faptul că un proiect danez de construcție a unei autostrăzi între Kiplev și Sønderborg va afecta în mod semnificativ câteva zone protejate din vecinătate. Zonele respective sunt:

- 1) SCI și SPA Hostrup sø, Assenholm mose og Felsted Vestermark (DK009X058);
- 2) SCI și SPA Rinkeføl skov, Dyrehaven og Rode skov (DK009X0068);
- 3) SPA Flensborg Fjord og Nybøl Nor (DK009X0064).

Ruta va trece în special prin zona Hostrup sø și, de asemenea, în apropiere de zona Rinkeføl skov.

Potrivit datelor furnizate de petiționar, proiectul a făcut obiectul unei consultări publice, iar peste 85% dintre observațiile primite au fost împotriva acestuia. Luând în considerare faptul că proiectul va conduce la o deteriorare semnificativă în zonele indicate, petiționarul își menține punctul de vedere că proiectul ar trebui oprit imediat.

Petiționarul subliniază faptul că există o autostradă situată imediat către vest de zona Hostrup sø. Autostrada proiectată ar trebui să treacă prin zonă către partea de sud, iar regiunea din mijloc ar fi așadar închisă într-o buclă de trafic. Traficul intens ar mări presiunea asupra zonei, în special în ceea ce privește zgomotul și poluanții. Rația de hrană pentru păsări și tiparele de reproducere s-ar reduce datorită tulburărilor survenite din cauza zgomotului constant.

Autostrada ar forma, de asemenea, o barieră între regiunea Hostrup sø și o zonă cu lacuri aflată imediat spre partea de sud a regiunii, care găzduiește la rândul său un număr mare de păsări.

De asemenea, petiționarul afirmă că autostrada ar putea altera condițiile hidrologice în regiunea Hostrup sø deoarece nivelul apelor subterane va fi micșorat în timpul lucrărilor de construcție. Această consecință nu a mai fost investigată în continuare înainte de autorizare, chiar dacă pagubele ar putea fi ireparabile.

Petiționarul atrage atenția asupra faptului că habitatele din zonă sunt sensibile la nitrogen, având o limită de toleranță de aproximativ 10-20 kg/ha/an. Nivelul mediu de sedimentare în zonă este deja de peste 20 kg/ha/an. Nivelurile de toleranță sunt așadar deja depășite pentru habitatele desemnate. Autostrada ar spori presiunea asupra habitatelor, ceea ce ar avea un efect nociv asupra menținerii habitatelor naturale protejate.

În încheiere, petiționarul subliniază faptul că există alternative pentru autostradă care sunt mai indicate atât în ceea ce privește mediul înconjurător, cât și dirijarea traficului, de exemplu extinderea rutei curente.

Observațiile Comisiei privind petiția

Astfel cum s-a indicat în petiție, Comisia a înregistrat o reclamație în legătură cu proiectul în cauză în 2006. Comisia a evaluat plângerea, precum și materialul adițional voluminos care a fost propus.

Proiectul de autostradă între Kiplev și Sønderborg este susținut prin amendamentul nr. 27 la planul regional 2001-2012 pe care Sønderjyllands Amtsråd (Consiliul comitatului Sønderjylland) l-a adoptat la 5 septembrie 2005. Amendamentul la planul regional este însoțit de o evaluare a impactului asupra mediului care a fost realizată pentru proiect.

Amendamentul 27 a fost discutat de către Naturklagenævnet (Curtea de Apel pentru Protecția Naturii), care, prin decizia din 16 mai 2006, a susținut planul. Planul a devenit astfel final.

Articolul 6 alineatul (3) din Directiva privind habitatele prevede că orice plan sau proiect care este pasibil a avea un efect semnificativ asupra unei zone va face obiectul unei evaluări corespunzătoare a implicațiilor sale asupra zonei respective în virtutea obiectivelor de conservare. Planul sau proiectul poate fi acceptat doar dacă s-a stabilit că acesta nu va afecta în mod nociv integritatea zonei. În conformitate cu articolul 7 din Directiva privind habitatele, obligațiile care rezultă sub incidența articolului 6 alineatele (3) și (4) din Regulamentul de procedură sunt de asemenea aplicabile SPA-urilor.

O evaluare în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Directiva privind habitatele cere astfel ca cele mai bune cunoștințe științifice să fie utilizate pentru a evalua impactul proiectului. Proiectul poate fi autorizat doar dacă autoritățile s-au asigurat că acesta nu va avea un impact nociv asupra zonelor în cauză. O siguranță științifică rezonabilă a absenței unui asemenea impact ar trebui să existe în momentul în care proiectul este autorizat. În consecință, evaluarea proiectului pe secțiuni sau amânarea unor părți din evaluare (așa-numitele practici de feliere) nu sunt permise.

În baza informațiilor cuprinse în petiție, se pare că există neajunsuri în privința evaluării efectelor: 1) zgomotului provocat de trafic asupra păsărilor pentru care au fost desemnate zonele protejate, 2) emisiilor de nutrienți adiționale de la rută și trafic către o zonă care deja primește nutrienți peste nivelurile critice și 3) scăderii nivelului apelor subterane în timpul lucrărilor de construcții.

Pe această bază, Comisia a decis să lanseze proceduri privind încălcarea legislației comunitare împotriva Danemarcei pentru aplicarea incorectă a articolului 6 alineatul (3) din Directiva privind habitatele.

Concluzii

Comisia va ține la curent Comisia pentru petiții în legătură cu rezultatul procedurii privind încălcarea.

4. Răspunsul Comisiei, primit la 24 aprilie 2009

După cum a indicat în comunicarea sa anterioară, Comisia a primit o plângere pe această temă și, în iunie 2008, a adresat Danemarcei o scrisoare de punere în întârziere pentru aplicarea incorectă a articolului 6 alineatul (3) din Directiva privind habitatele¹. Principalele aspecte abordate au fost evaluarea 1) efectelor zgomotului provocat de trafic asupra păsărilor, 2) efectelor emisiilor adiționale de nutrienți de la rută, 3) efectelor scăderii nivelului apelor subterane în timpul lucrărilor de construcții.

Danemarca a răspuns la scrisoarea de punere în întârziere în iulie 2008. Răspunsul descrie pe

¹ 92/43/CEE, JO L 206, 22.7.1992

larg speciile de păsări din zonă și riscul de perturbare aferent în funcție de amplasamentul habitatelor acestora. Au fost efectuate noi măsurători ale nivelurilor nutrienților, care au arătat că aceștia nu vor avea un impact semnificativ. În cele din urmă, proiectul a fost modificat pentru a evita scăderea nivelului apelor subterane (un tunel a fost înlocuit cu un pod).

Proiectul a fost discutat de asemenea în cadrul unei reuniuni cu autoritățile daneze în octombrie 2008, iar, ulterior, acestea au prezentat în mai multe rânduri informații suplimentare.

În primul rând, petiționarul atrage atenția asupra faptului că actuala rută a autostrăzii nu ar fi trebuit aleasă întrucât există alternative mai bune. Ar trebui subliniat faptul că Directiva privind habitatele nu interzice activitățile umane desfășurate într-un sit Natura 2000. Într-adevăr, scopul articolului 6 este să autorizeze activități cu condiția îndeplinirii anumitor cerințe. Ca un prim pas, este necesară o evaluare de mediu corespunzătoare a planului sau a proiectului pentru a se determina dacă acesta va afecta semnificativ situl în cauză. În cazul în care se ajunge la concluzia că nu va exista un efect negativ semnificativ, atunci nicio altă cerință conform directivei nu impune examinarea unor soluții alternative.

În al doilea rând, petiționarul susține că planurile de construcție a autostrăzii constituie o încălcare a articolului 12 alineatul (1) litera (d) din Directiva privind habitatele, întrucât mai multe specii de broaște, care sunt menționate în anexa IV la directivă, vor fi împiedicate să se răspândească. Ar trebui notat faptul că articolul 16 permite derogări de la cerințele privind protecția strictă prevăzută la articolul 12. În loc să recurgă la aceste derogări, proiectul poate fi pus în aplicare, de asemenea, în așa fel încât să reducă sau chiar să elimine orice efect semnificativ asupra speciilor în cauză. În astfel de situații, pot fi utilizate măsurile de atenuare. În aprilie 2008, autoritățile daneze au publicat un așa-numit Plan al naturii¹ pentru autostradă, în care prezentau în detaliu măsurile de atenuare propuse (aproximativ 200 de adăpători, garduri, 16 pasaje pentru broaște, o vegetație care să „ghideze” broaștele dincolo de autostradă etc.). Orice efecte semnificative cauzate de autostradă par să fie, prin urmare, evitate și, din acest punct de vedere, nu se încalcă articolul 12 din directivă.

În ceea ce privește impactul asupra păsărilor, răspunsul, după cum s-a precizat deja, evaluează în detaliu riscurile de perturbare la care sunt expuse speciile de păsări din zonă, având în vedere poziția habitatelor acestora. Conform informațiilor disponibile, cuiburile speciilor importante de păsări se află la o distanță de peste 1 km de autostradă și nu sunt expuse riscului de a fi perturbate de zgomot. În ceea ce privește studiul la care face referire petiționarul, este posibil ca acesta să nu fie în întregime relevant pentru cazul de față, deoarece nu se precizează clar dacă studiul se referă la o autostradă având caracteristici similare, cum ar fi densitatea traficului, iar unele dintre speciile menționate nu sunt prezente în situl Natura 2000 din regiunea Hostrup Sø.

Comisia a efectuat o analiză generală a informațiilor referitoare la cazul de față, subliniind că evaluarea impactului asupra mediului a fost suplimentată cu informații oferite în răspunsul la scrisoarea de punere în întârziere și în toamna anului 2008. Noile informații nu modifică cele constatate inițial în evaluarea impactului (proiectul nu va afecta semnificativ situl). Din aceste considerente, Comisia a concluzionat că nu există nicio dovadă clară sau vreun motiv juridic

¹ <http://www.vejdirektoratet.dk/imageblob/cache/191818.pdf>

pentru a introduce o procedură privind încălcarea dreptului comunitar.

Prin urmare, la 19 martie 2009, Comisia a hotărât să închidă ancheta privind cazul în speță.

Concluzie

Comisia a închis investigația în acest caz, având în vedere lipsa unor dovezi clare privind încălcarea dreptului comunitar în materie de mediu.

5. Răspunsul Comisiei, primit la 11 februarie 2011

Acest proiect de autostradă a fost examinat în profunzime de Comisie în cadrul unui proceduri privind încălcarea dreptului comunitar. Proiectul a fost discutat și în cadrul unei reuniuni „pachet” cu autoritățile daneze.

În răspunsul lor la scrisoarea de punere în întârziere a Comisiei, autoritățile daneze au anexat o evaluare detaliată a impactului zgomotului asupra tuturor păsărilor prezente în sit (în legătură cu locația habitatului lor) și care ar putea fi afectate de proiect.

De asemenea, autoritățile daneze au pus la dispoziție calcule specifice și hărți relevante referitoare la zgomotul generat de noua autostradă, comparând situația (în ceea ce privește impactul zgomotului calculat pe baza creșterii estimate a traficului în zonă) înainte și după construirea noii autostrăzi. În urma evaluării acestor hărți reiese că variațiile calculate ale nivelului de zgomot în zonele relevante, situate în jurul lacului, vor fi de aproximativ 0 dB (-2-+2 dB). Acest lucru confirmă faptul că, în ceea ce privește poluarea sonoră, proiectul va avea doar un impact moderat, aproape inexistent, asupra păsărilor.

6. Răspunsul Comisiei, primit la 6 septembrie 2011 (REV III)

Comisia a închis investigația în acest caz la 10 martie 2009, având în vedere lipsa unor dovezi clare privind încălcarea legislației UE în materie de mediu. Comisia nu a mai primit informații factuale care ar afecta acea concluzie și, prin urmare, nu are nimic de adăugat comunicărilor anterioare.