

Pokračujeme v rozhovorech s politiky o ekologických programech pro volby do sněmovny

Nemáš auto, zůstaň sedět doma

Česká strana sociálně demokratická je podle předvolebních průzkumů nejsilnější opoziční stranou - její preference se pohybují mezi 15-20%. V Poslanecké sněmovně má 24 poslanců.



O rozhovor jsme požádali RNDr. Miloše Kužvarta, odborného mluvčího ČSSD pro oblast životního prostředí.

• Jaký důraz klade ČSSD ve svém volebním programu na ochranu životního prostředí?

Je to jedna z našich priorit. My se hlásíme k sociálně a ekologicky orientovanému tržnímu hospodářství. Z toho je vidět, že ekologické je až za sociálním, ale je to logické. Sociální demokrati mají jako své priority záležitosti sociálního a ekonomického charakteru. Každopádně to, že to je sociálně a ekologicky orientované tržní hospodářství dává signál, že to na předním místě je.

• Na jakém místě kandidátky jsi se umístil?

Jsem na 19. místě pražské kandidátky. Což mne ale netrápí, protože o konečném pořadí rozhodne volič preferenčními hlasy.

• Jaké další osobnosti, odborníci v ochraně životního prostředí jsou na kandidátkách ČSSD?

V rámci ČSSD byla v září minulého roku ustavena Zelená platforma. Ustavující prohlášení jsem podepsal spolu s poslankyní Petrou Buzkovou a poslancem Pavlem Seiferem. Petra Buzková je volebním lídrem Prahy, Pavel Seifer se angažuje v jižních Čechách. Ve středočeském regionu pracuje člen parlamentního výboru pro životní prostředí Jan Bláha. Snažíme se být nápomocni na konkrétních případech občanů a samosprávám, jejich snaze o zachování přijatelného životního prostředí. Mám na mysli například svoji nepolitickou a neplacenou poradenskou činnost pro Sdružení Čechy nad zlato.

• Jak hodnotíte stávající vládní politiku v oblasti životního prostředí? Jaké změny by ČSSD provedla, pokud by ministr životního prostředí byl ze sociální demokracie?

Po 5 letech práce jako úředník na ministerstvu životního prostředí, kde jsem končil jako ředitel odboru, mám představu, co by se mělo dělat úplně jiným způsobem. Mám za to, že současná vládní koalice do značné míry žila z toho, co bylo vytvořeno, nebo založeno minulou Pithartovou vládou. To znamená jak legislativa, tak například práce Státního fondu životního prostředí (SFŽP) a zahájení investičních akcí v

oblasti ochrany vod a ovzduší. Efekty se sklízejí teprve nyní. Je to zásluha té minulé vlády. My bychom se snažili doplnit legislativu ochrany životního prostředí tak aby to nevedlo ke zhoršení stavu (jako například současný vládní návrh zákona o odpadech, předložený ministrem Bendou) a snažili bychom se i o přijetí právních úprav zatím neobvyklých. Například zákon o přístupu k informacím o životním prostředí, dále právní úpravu buď ekologického dohledu nad těžbou, nebo nového horního zákona, který by integroval ochranu horninového prostředí jako takovou.

• Jaké pravomoci navrhuje pro MŽP?

Myslím, že zhruba stav v roce 1990 byl optimální. V době počátku rezortu byly do něj pojaty kompetence územního plánu, stavebního řádu a státní správy lesního hospodářství. Toto bych řekl, že tam patřilo a patří. Proto se budeme snažit o navrácení těchto kompetencí.

• Jaké změny by zavedla ČSSD v procesu povolování těžby? Jaké by byly pravomoci jednotlivých účastníků řízení (obcí, vlastníků, státní správy)?

Rozhodně bychom nepřekvapovali naše voliče takovými perlami jako jsou navrhované právní úpravy, že jediným účastníkem správního řízení při povolování průzkumu je žadatel o průzkum. Úloha samospráv, úloha obcí a státní správy při dohledu nad dodržováním platných právních předpisů musí být taková aby se v území jednotlivé vlivy vyrovnávaly. Aby se tyto záležitosti posuzovaly koncepčně.

• Co navrhuje ČSSD k ochraně neobnovitelných zdrojů?

Uvědomme si, že nerostný zdroj je nevypěstovatelný, neobnovitelný, nevyrobitelný. Úbytkem těžbou dochází k nevratnému ubývání zdroje. Proto aby se s tímto zdrojem nakládalo správným způsobem, musí zafungovat trh, který bere v úvahu například i to co by se nazvalo veřejným zájmem. Mimochodem právní kodifikaci veřejného zájmu nám vládní koalice stále dluží. A ten veřejný zájem je, že na horninové prostředí se nepohlíží jen jako na zdroj surovin, ale i jako na složku životního prostředí. U nerostných zdrojů navrhuje zavedení důlní renty tj. zvýšení poplatků za vytěžené nerosty. Za druhé u takových věcí jako je třeba cena energií, jejich vyrovnání na normální tržní úroveň. Případá mi totiž absurdní, aby například těžba toho, co nazýváme hnědým uhlím, byla zdaněna pouze 5 procenty. Zmíněná důlní renta je zpoplatnění úbytku suroviny. Těžba na sebe bere určité finanční břímě, takže se nevyplácí vyvážet do Spolkové republiky Německo hory českého kaolinu a podobně. Problém je v tom, že ti co se tu podílí na privatizaci ložisek nerostných surovin jsou úředníci

zdeděni z totalitní éry. Oni se dívají na nerostný zdroj tak, že má jakousi hodnotu až tehdy, když je vytěžen. Když to lidská ruka zhodnotí. To je pohled marxistický, na-prosto neuvěřitelný a nepřijatelný. Pravidelně chodím do parlamentu, vím jak bylo nemožné díky hlasovací mašinérii koaličních stran prosadit nějaké změny, novelizace zákonů, nebo jen kontrolu plnění vládního programu. Takže i na těch, co jsou nyní velkými ekology je kus viny za to, že privatizace nejen u nerostných surovin ale i u vodního hospodářství proběhla naroubovaná na socialistické zákonodárství, které popírá veškeré tržní mechanismy.

• Jaká bude politika ČSSD v oblasti dopravy?

Byla by to jasná preference hromadné dopravy s důrazem na železniční. Stát má možnosti jak přímými, nebo nepřímými nástroji toto ovlivňovat. Například rozvoj dálniční sítě, který ani nebyl podroben posuzování podle zákona 244/92 Sb. (Zákon o hodnocení dopadů na životní prostředí - proces EIA - pozn. red.). Zde se jedná o záležitost celostátní s obrovskými dopady na životní prostředí, je to koncepce a mělo to být podrobeno procesu EIA. Veřejnost do toho má co mluvit, protože jde o náklady mnoha desítek miliard korun. U jak ruka tržního cenzora svým zásahem do autobusových a vlakových řádů způsobuje, že musím jet autem místo hromadnou dopravou, je hmatatelný důsledek toho, že v oblasti dopravy není žádná koncepce. Tady je zase ta zaslepenost vládní koalice - ať si obce a regiony pomohou samy. Chudé obce zastavují majetek aby mohly vybudovat kousek kanalizace a na dotace dopravě jim už nezbyvá. Některé obce jsou už zcela odříznuty od světa. Nemáš auto, nemáš zdravěního, zůstaň sedět doma.



RNDr. Miloš Kužvart.

Foto: Pavel Činčera/EkoList