

(2015. június)

1. Vezetői összefoglaló

Az igazságügyi miniszternek a bős-nagymarosi jogvitáról készített jelentését a Kormány 2014. december 3-án tárgyalta. A Kormány egyetértett azzal, hogy a jogvita lezárását a szlovák féllel közösen megvalósítandó fejlesztési projektekbe ágyazva kell megkísérelni, valamint hogy a tárgyalások hazai koordinálására tárcaközi munkacsoportot kell létrehozni.

A magyar és a szlovák bős-nagymarosi kormány meghatalmazottak, Baranyai Gábor miniszteri biztos és Ladislav Lazár, szlovák Vízügyi Beruházási Vállalat vezetője eddig két ízben találkoztak (2013. február 10., 2013. április 16.), melyet a vízügyi, természetvédelmi és közlekedési szakértők közös ülése (május 20.) követett.

A tárgyalások eddigi hangneme és megközelítése igen biztató. Láthatóan Szlovákia véglegesen és relatíve gyorsan rendezni kívánja az 1989 óta fennálló vitás helyzetet. Nagyjából az is körvonalazódik, hogy mi az a kompromisszum, ami Szlovákia számára elfogadható és belpolitikailag kommunikálható lenne. Ez bár lényeges elmozdulást jelent a hágai per lezárása (1997) óta fenntartott hivatalos szlovák állásponthoz képest (amely erősen túlzó és jogilag megalapozatlan volt), azonban csak kismértékű, mindenestre hazánk számára kedvező korrekcióját jelenti a fennálló fizikai helyzetnek.

A szlovák részről körvonalazódó kompromisszum **Magyarország számára lehetőséget teremthet a bósi erőmű által hátrányosan érintett szigetközi régió gazdasági fejlesztésére és természeti rehabilitációjára**, valamint a közös folyószakasszal kapcsolatos néhány fontos beruházás megvalósítására.

A status quo-hoz közeli állapot végleges elfogadása egyúttal azt is jelentené, hogy **Magyarország lemond számos**, a hazai politikai közbeszédben rendre felbukkanó, azonban politikailag, jogilag, gazdaságilag **jórészt irreális követelésről**, valamint de jure is lemond a bósi erőmű építéséhez természetben elvégzett beruházásainak megtérítéséről (melyet 1992-ben már egyszer megtett). Azaz a tárgyalások eddigi eredményei azt mutatják, hogy a **reális magyar cél az öreg-Dunába érkező vízmennyiség kis léptékű növelése és a terület közös rehabilitációja lehet.**

A tárgyalások kül- és belpolitikai szempontból kényes kérdéseire tekintettel indokolt a kormány tájékoztatása.

2. A jogvita és az érintett terület rövid bemutatása

2.1 A hágai per és az azt követő tárgyalások sikertelensége

A bős-nagymarosi jogvita a 80-as évek vége óta terheli a magyar-szlovák kapcsolatrendszerrel, amely a reláció immáron kevés vitás ügyeinek egyike. A bős-nagymarosi jogvita formálisan 1993-ban kezdődött, és a Nemzetközi Bíróság 1997-es ítélete ellenére a mai napig lezáratlan. Ennek okai:

- A Nemzetközi Bíróság ítéletének alkalmatlansága: a Nemzetközi Bíróság 1997-es ítélete **nem rendelkezett egyértelműen a felek közötti jogviszonyokról**, hanem számos jogkérdést nyitva hagyva a felek további jóhiszemű tárgyalására bízta azokat. Az ítéletben továbbá számos bizonytalan jogi érvényű, egymást kioltó olyan utalás, megállapítás

található, melyek lehetővé tették a felek számára, hogy megerősítsék a per előtt rögzült jogi-politikai narratíváikat.

- Belpolitikai kötöttségek: történetileg a bős-nagymarosi jogvita **mindkét országban erős** (bár jelentősen gyengülő) **belpolitikai mozgósító erővel** bír, de az ügghöz kapcsolódó, megmerevedett politikai közbeszéd éppen ellentétes irányú. Az ügy Magyarországon a szocialista rendszer elleni sikeres fellépés szimbóluma. Szlovákiában ezzel ellentétben a bősi vízlépcső a progresszió és a nemzeti gazdasági függetlenség jelképe, a hágai per pedig a magyarok felett aratott történelmi léptékű győzelemé. Mindezidáig a jogvita ésszerű lezárásának belső gátját képezték az erős médiatámogatással bíró, a témát radikális elkötelezettséggel életben tartó csoportok.
- Az eddigi tárgyalások sikertelensége: a Nemzetközi Bíróság kétértelmű ítélete, a Szlovákia számára kedvező status quo, valamint az elsősorban belpolitikai fogyasztásra szánt kétoldalú tárgyalások szükségszerűen kudarcra voltak ítélve. A felek 1997 óta számos formátumban, tartalommal és megközelítéssel folytattak tárgyalásokat vagy törekedtek a tárgyalások látszatának fenntartására. Ez azonban nem tudna áthidalni a megegyezésre irányuló politikai akarat (elsősorban szlovák oldalon) hiányát. A tényleges patthelyzet ellenére **mindkét kormány** – tágabb külpolitikai összefüggések és a jogi helyzet bizonytalansága okán – **elzárkózott az ügynek a Nemzetközi Bíróság elé visszautalásától**.

2.2 A jelenlegi jogi helyzet

A bős-nagymarosi ügy jelenlegi nemzetközi jogi megítélése igen összetett. A Nemzetközi Bíróság 1997-es ítélete ugyanis annak ellenére **hatályban tartotta a bős-nagymarosi vízlépcsőrendszer megépítéséről szóló 1977-es államközi szerződést**, hogy azt a felek sorozatosan és kölcsönösen megsértették, és a megvalósult létesítmények erősen eltérnek az eredeti szerződéses akaratától. Az ítélet és az 1977-es szerződés alapján Magyarország követelheti:

- a bősi erőmű működésének olyan átalakítását, amely Magyarország (illetve a közös szakasz számára) „**méltányos**” **vízmennyiséget** biztosít. Azt, hogy mi minősül méltányos vízmegosztásnak, a Bíróság tudatosan nem határozta meg. Az eddigi hivatalos szlovák vélemény szerint ez már jelenleg is megvalósul a két ország között 1995-ben kötött ideiglenes vízmegosztási megállapodással;
- mindkét fél **kártérítést** követelhet a másik féltől, Szlovákia többek között a nagymarosi beruházás leállításából eredő elmaradt hasznáért, Magyarország többek között a felmerült ökológiai károkért. A Bíróság azonban azt javasolja a feleknek, hogy kölcsönösen mondjanak le a kártérítési igényeikről;
- Magyarország jogosult a **bősi erőmű komplexum tulajdonjoga és a megtermelt áram 50%-ra**, amennyiben **utólag megfizeti az építés 50%-nak költségeit**.

A helyzetet bonyolítja, hogy a felek közötti 1993-as, máig hatályos ún. alávetési megállapodás alapján 1998-ban a **Meciar**-kormány utolsó intézkedésével **keresetet** indított Magyarország rosszhiszeműségének megállapítására, mivel az nem írta alá a már parafált megállapodást („Nemcsók-féle megállapodás”), mely alapján két új vízlépcső épült volna a Dunán. Ezt a keresetet a felek kérésére alapján a Bíróság sosem tárgyalta, azonban máig

függő ügyként szerepel a Nemzetközi Bíróság nyilvántartásában.

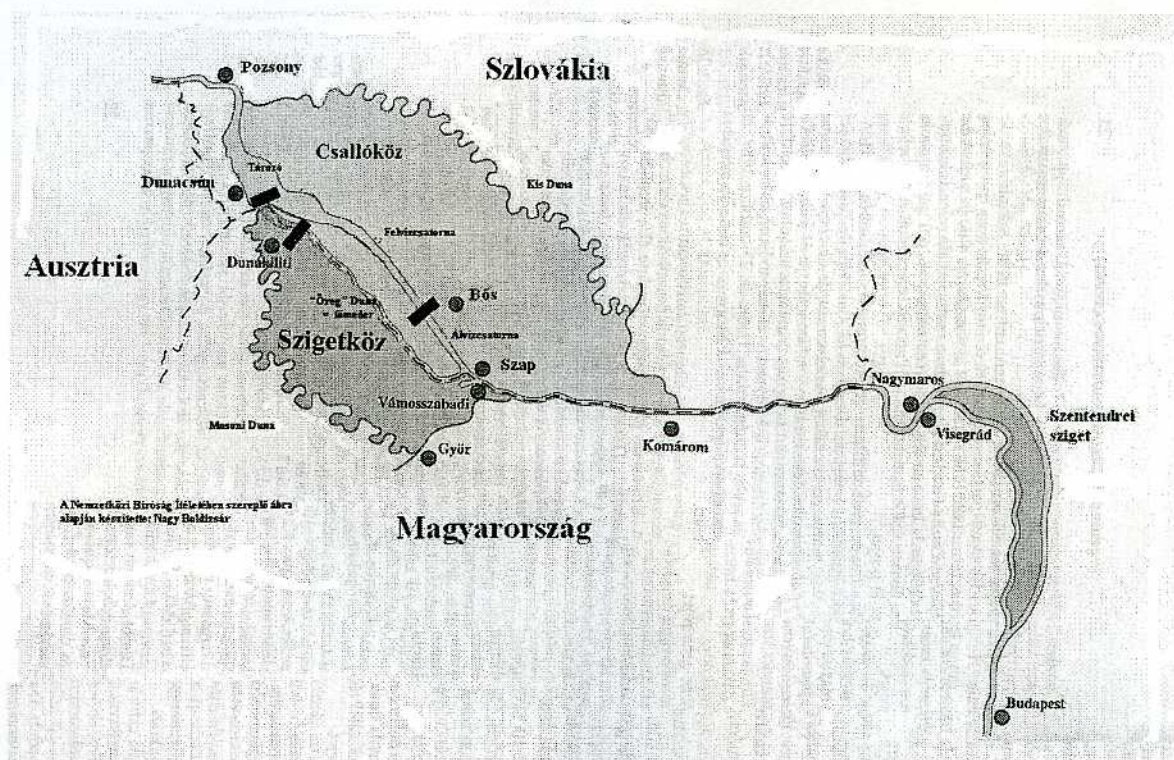
2.3 A jogvita által érintett terület bemutatása

Az 1977-es államközi szerződés területi hatálya a Pozsony-Budapest közötti teljes Duna-szakaszra kiterjed. Tekintettel arra, hogy a nagymarosi vízlépcső nem épült meg, ezért a folyóban történt beavatkozások hatásai elsősorban a Dunacsún-Szap közötti szigetközi régióban, illetve közvetlenül alatta jelentkeznek (ld. 1. ábra).

Ezen hatások:

- a Duna szlovák területen (Dunacsúnnál) a bőszi erőmű üzemvízcsatornájába történő elterelése alapvetően megváltoztatta a Szigetköz és a Csallóköz hidrológiai és természeti viszonyait. 1995-ben ideiglenes vízmegosztási megállapodást kötött a két ország, illetve egy mesterséges vízpótlási rendszer került kialakításra, melynek eredményeképpen a Szigetköz felső és középső mellékágai megfelelő vízellátást kapnak. Ezzel szemben az öreg-Duna az eredeti vízhozam kevesebb, mint 20%-át kapja, melynek eredményeképp a főmeder erősen beerdősült, csökkent az árvízi elvezető kapacitása, továbbá megszakadt a kapcsolata a mellékágakkal;
- a Duna Szap alatti közös szakaszának felső részén a meder erősen bemélyült, a kisvízszintek lesüllyedtek, amely rontja a hajózás feltételeit és jelentős ökológiai károkat is okoz;
- a jogvita évtizedek óta hátráltatja a térség gazdasági fejlődését, ugyanis a régió számára oly fontos kerékpáros, hajós és öko-turizmust támogató beruházások nem valósíthatók meg az öreg-Duna és a mellékágak végleges rehabilitációjára tekintet nélkül.

1. ábra: a bős-nagymarosi vízlépcsőrendszer megépült elemei



3. A jogvita megoldásának lehetséges keretei

A Kormány 2014. december 3-án megerősítette, hogy a jogvitát nem egy új, bizonytalan kimenetelű hágai perben, sem pedig harmadik fél jószolgálati közbenjárásának igénybevételével, hanem a Szigetköz és a Duna fenntartható fejlesztésére irányuló közös magyar-szlovák kezdeményezés keretei között kívánja megoldani. Ez utóbbi rendezné a releváns vízgazdálkodási kérdéseket (öreg-Duna rehabilitációja, árvízvédelem) és megszüntetné a Nemzetközi Bíróság által hatályban tartott 1977-es államközi szerződést.

A fenti mandátummal összhangban a felek összeállították az érintett teljes Duna-szakaszra vonatkozó vízgazdálkodási, környezetvédelmi, közlekedési, energetikai és turisztikai fejlesztési projektjavasolataikat (ld. melléklet). A javaslatok többsége kapcsolódik az EU 2014-2020-as fejlesztéspolitikai ciklusához, megvalósításuk forrását jellemzően uniós alapok biztosítják.

A politikai megegyezés szempontjából Magyarország számára leginkább kritikus projekt az öreg-Duna árvízi elvezető képességét és a mellékágak ökológiai kapcsolatát helyreállító rehabilitációja, mely magában foglalja a vízmosztás kérdését is.

4. Eldöntendő kérdések

Az eddigi tárgyalási fordulók alapján a megállapodás fontos peremfeltétele, hogy ugyan Szlovákia számára fontossá vált a megállapodás, de nem minden áron. Felvízi országgént a fennálló helyzet egyoldalúan Szlovákia számára kedvező, ezért a jogvita lezárása, amely látszólag egyoldalú kedvezményeket ad a magyarok számára, komoly belpolitikai kockázatokkal jár. A bős-nagymarosi jogvitába lezárásának a motivációi ezért jórészt olyan áttételes külpolitikai előnyök (Szlovákia nemzetközi presztízsének emelése, Lajčák külügyminiszter ENSZ főtitkári kampánya stb.), melyek szükségképpen korlátozzák a magyar igények befogadhatóságát.

Fontos nehezítő tényező az elszámolási kérdések lehetetlensége. Bár a Nemzetközi Bíróság szerint a felek kölcsönösen kártérítést követelhetnek egymástól, ez a károk összehasonlíthatatlansága, a kárösszegek meghatározásának módszertani bizonytalansága miatt ez szinte kizárt. További akadály, hogy magyar oldalon az 1995-től működő vízpótlási rendszer eredményeképp a várt ökológiai károk jelentős része nem következett be, ezért a károk mérlege lehet, hogy Szlovákia számára lenne kedvező. Hasonlóképpen, amennyiben Magyarország részt kíván venni a bösi erőmű üzemeltetésében és hasznainak szedésében, akkor meg kell fizetnie jelen értéken a teljes szlovák beruházás 50%-át. Hangsúlyozni kell, hogy az 1977-es szerződés alapján néhány Szlovákiában található műtárgyat (pl. a Bős alatti alvízcsatornát) Magyarország épített fel saját költségén, mellyel becslések szerint 10%-kal járult hozzá a beruházáshoz, de erre sem áll rendelkezésre megbízható módszertan. Mindazonáltal, a tulajdoni igény aktiválása – amennyiben ennek összege számszerűsíthető – nagyságrendileg 100 milliárdokban mérhető költségvetési kiadást jelentene.

Mindezek tükrében a tárgyalások eddigi eredményei azt mutatják, hogy a **reális magyar cél az öreg-Dunába érkező vízmennyiség kis léptékű növelése és a terület közös rehabilitációja.**

A fentiek alapján az eldöntendő tárgyalási kérdések:

- a) **A vízmegosztás és az öreg-Duna rehabilitációja:** Magyarország számára a Duna 1992-es egyoldalú elterelése óta a vízmegosztás kérdése volt a legfontosabb. A hatályos, 1995-ben kötött ideiglenes vízmegosztási megállapodás alapján a Duna teljes 2000 m³/s-os vízhozamából az öreg Dunába évi átlagban 400 m³/s-ot juttat a szlovák fél (20%). Mivel ezt a vízmennyiséget használjuk fel a szigetközi vízpótlásra, ezért a főmederbe igen kevés víz jut. A kérdés Szlovákia számára is elsődleges jelentőségű, ugyanis jelentős vízmennyiség átadása olyan szinten csökkentené a bósi erőmű rentabilitását, amely lehetetlenné teszi a megállapodást.

A **vízmegosztás kérdése**, erős szimbolikája ellenére azonban **félrevezető**. Az öreg-Duna vízszintje ugyanis pusztán vízpótlással nem állítható helyre (ahhoz ugyanis lekéne állítani a bósi erőművet). Ráadásul a jelenlegi vízhozam pl. 30%-kal való megnövelése mindössze 30 centiméterrel emelné a vízszintet, ami a folyószakasz helyreállításához elégtelen. Következésképp, ami Magyarország által a politikailag kérhető maximum mennyiség, az Szlovákia számára elfogadhatatlanul sok, eredményét tekintve pedig Magyarország számára is túl kevés.

A szigetközi vízszint helyreállításához ugyanis elsősorban **műszaki beavatkozásokra** és valamennyivel **több vízre** van szükség, közel sincs szükség azonban a víz 50%-ra. A szükséges **többletvíz-mennyiség attól függ**, hogy a felek milyen típusú **vízdinamikát** és hozzá kapcsolódó **élővilágot** kívánnak a főmederben létrehozni (azaz bizonyos mértékig politikai döntés kérdése).

A Szigetköz élővilága és a turizmus szempontjából fontos a víztöbblet **időbeni ütemezése**, azaz Magyarországnak elsősorban a tavaszi-nyári időszakban van szüksége több vízre.

Javasolt álláspont: Magyarország a jelenlegi nyári 600 m³/s helyett 800-900 m³/s vízre tartson igényt, a téli és átmeneti vízszintek kisebb léptékű emelése mellett.

- b) **Magyarország tulajdoni igénye a bósi erőmű és a megtermelt áram 50%-ára:** a tulajdoni igény érvényesítésének előfeltétele a Magyar Állam nehezen kalkulálható, de várhatóan **több száz milliárd forintnyi egyszeri befizetése**. A magyar energiapolitika nem számol sem a bósi erőmű termelő, sem **rendszer-kiegyenlítő kapacitásával** (ez utóbbi minimális, mert a bósi erőmű **nem csúcsüzem módban működik**). A bósi kapacitás rendszerbe állítása szükségessé tenné az atomenergia meghatározó szerepén alapuló magyar energiapolitika felülvizsgálatát. Fel kell hívni a figyelmet azonban két tényezőre:

- o amennyiben Magyarország lemond a tulajdoni igényéről, akkor végleg elvesznek az 1990 előtt Szlovákia területén végzett beruházásai is (ennek gyakorlati jelentősége nincs, de belpolitikai támadási felületet jelenthet);
- o Magyarország 1992-ben, az 1977-es szerződés egyoldalú felmondásával már ezekről az igényeiről egyoldalúan lemondott, ez irányú jogosultságait a Nemzetközi Bíróság Magyarország szándékaival ellentétesen állította helyre.

Javasolt álláspont: Magyarország az 1992 óta képviselt álláspontnak megfelelően **nem kíván a bósi erőmű üzemeltetésében részt venni.**

- c) **Kártérítési igény:** nem életszerű, hogy a felek valóban érvényesíteni tudják lehetséges kártérítési igényeiket.

Javasolt álláspont: a felek közösen lemondanak valamennyi kártérítési igényükről.

- d) **Hajózás:** a Duna közös (és magyarországi) szakasza európai uniós kijelölt közlekedési folyosó. Az uniós szabályok nemcsak elvárják a hajózóút fejlesztését, hanem az EU támogatást is biztosít a szükséges munkálatokra. Fontos fejlemény, hogy 2011-ben módosultak a Duna Bizottság ajánlásai, melyek a dunai országok számára kijelölik a hajózóút paramétereit, környezeti szempontból jelentősen kedvezőbbé téve azokat. A magyar kormány az EU összekapcsolási eszköz (CEF) nevű infrastruktúra-fejlesztési alapjának terhére ma is vizsgálja a hajózóút fejlesztésének lehetőségeit.

Szlovákia számára a hajózás fejlesztése kiemelt nemzetgazdasági érdek, a teljes kompromisszumos csomag meghatározó eleme.

Javasolt álláspont: Magyarország teljesíteni fogja a Duna Bizottság, illetve az Európai Unió előírásait a hajózóút fejlesztésére, és javasolja egy közös uniós megvalósíthatósági tanulmány elkészítését a duzzasztás, mint műszaki beavatkozás kizárásával.

- e) **A második hágai (Meciar) kereset:** mivel a keresetet Szlovákia egyedül nyújtotta be, ezért csak ő tudja visszavonni. Belpolitikai okokból fontos azonban a szlovák fél számára, hogy a kereset visszavonása közös magyar-szlovák megegyezési szándékot tükrözzön (ne pedig meglévő pozíció feladását, vagy egyoldalú szlovák gesztust). Ezért a szlovák fél kérése, hogy a két ország peres képviselője közösen kérelmezze a keresetnek a Nemzetközi Bíróság nyilvántartásából való törlését.

Magyarország tárgyalási pozícióit egy ilyen gesztus inkább erősíti, mint gyengíti. Mindazonáltal folyamatosan hangsúlyozni kell a szlovák fél felé, hogy a magyar kormány a kérdést csomagban kezeli a vízmegosztás kérdésével.

Javasolt álláspont: Magyarország hajlandó a Nemzetközi Bíróság előtt Szlovákiával közösen kezdeményezni az 1998-as keresetnek a bírósági nyilvántartásból való törlését.

Kérem a jelentés elfogadását.

Budapest, 2015. június __.

Melléklet: magyar és szlovák projektjavaslatok a bős-nagymarosi beruházás által érintett térség fejlesztésére

Projekt	Leírás	Megvalósítás tervezett időpontja	Forrás	Becsült költség
Magyarország				
Árvízvédelem és a vízszint növelése az öreg mederben és a mellékágakban	Árvízvédelem, ökológiai rehabilitáció, turizmus elősegítése	2020	Kohéziós Alap	980 millió €
A vízszint emelése a Mosoni Dunánál	Vízi élőhelyek rehabilitációja, a hajózási feltételek javítása, a Mosoni Duna és a Szigetköz már vízi rehabilitációs projektjeinek támogatása, árvízvédelem	2020	Kohéziós Alap	17 millió €
Természetes élőhelyek rehabilitációja a Szigetközben	A Szigetköz, mint komplex élőhelymátrix alkotta ökoszisztéma önszabályozó képességének növelése			
Gönyű-Gabcíkovo kétrendszerű határkeresztező villamos távvezeték létesítése, valamint Győrben 400/120 KV-os 250 MVA-es transzformátor létesítése	A magyar és a szlovák elektromos hálózat összeköttetésének javítása	2018	CEF	
Szlovákia				
A Duna Sap – Chľaba (Szap-Helemba) szakasza: A természetes vízingerőztetés visszaállítása a Sap – Medved'ov – Kľúčovec ágrendszerben	Bevezető csatornák nyitása, a Duna és az ágrendszer közötti vízáramlás helyreállítása			
Veľkolélsky	Híd építése a kifolyónál			

ostrovnál A LIFE Danube Birds projekt végrehajtása	egy kisebb ágon, bevezető csatornák nyitása az ágakba			
Sapnál és Medved'ovnál				
A kiválasztott szakaszokon a partvonal módosítása és a fészkelőhelyek biztosítása				
A Duna Bratislava – Sap szakasza (Pozsony-Szap): A Rusovecký csatorna helyreállítása, a természetes vízingerés biztosítása a Čunovské ágban	Szivárgócsatorna létrehozása és víz biztosítása a magyar ágrendszerben Rajkánál			
A Duna Bratislava – Sap (Pozsony-Szap) szakasza: A természetes áramlási környezet helyreállítása a foki zárás módosításával az Istragov mocsár alatt				
A Duna-meder árvízvédelme a Čunovo – Medved'ov szakaszon	Gátak rekonstrukciója, beavatkozások a mellékágakban szlovák és magyar területen, beavatkozások a folyómederben, az ártér módosítása			
A Duna öreg medrének tisztítása és kapacitásának növelése Dunacsúni szakasz alatt	Az öreg meder kapacitásának növelése, különös tekintettel az árvízi időszakokra			
Technikai	A hajózási csatorna	2018 - 2020		

intézkedések a hajózási paramétereinek biztosítása érdekében (rkm 1656,15 – 1811,00)	közlekedésbiztonságának javítása			
Technikai intézkedések a hajózási paramétereinek biztosítása érdekében (rkm 1880,26 – 1862,00)	2030 -ig multimodális törzshálózat , ill. 2050-ig nagy kapacitású hálózat létrehozása ("TEN-T")	2018-2020	EU források	
Új híd építése Komárno (SK) és Révkomárom (HU) között	A turizmus, a közlekedés és az infrastruktúra fejlesztése	2018	EU források	318 millió €
Rakpartok létesítése, ill. a magyar és szlovák kerékpárutak összekötése	A kerékpáros- és gyalogosutak bővítése, ill. információs táblák elhelyezése a látogatók számára		CEF	117,73 millió €
Gyalogos és kerékpárhíd létesítése Doborgaz (SK) és Dunakiliti (HU) között	A határon át történő közlekedés és a turizmus fejlesztése	2014 – a projekttervek véglegesítése 2017 – a híd megépítése	Hungary – Slovakia Cross-border Co-operation Programme	1 millió €