

Επέκταση του λιμένα Πειραιά (2017-0773)

Καταγγελία SG/E/2019/16

Μηχανισμός Καταγγελιών - Μηχανισμός Καταγγελιών - Μηχανισμός Καταγγελιών

Έκθεση πορισμάτων

10 Μαρτίου 2021

Απαιτείται εμπιστευτικότητα:

Όχι

Εξωτερική διανομή

Καταγγέλλων

Εσωτερική διανομή

Γενική Γραμματέας της ΕΤΕπ

Γενικός Επιθεωρητής

Αρμόδιες υπηρεσίες της ΕΤΕπ

Ο ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΩΝ ΤΗΣ ΕΤΕΠ

Σκοπός του Μηχανισμού Καταγγελιών της ΕΤΕπ είναι να παρέχει στο κοινό ένα μέσο εναλλακτικής και προληπτικής επίλυσης διαφορών σε περίπτωση που οποιοδήποτε μέλος του κοινού θεωρεί ότι ο Όμιλος της ΕΤΕπ έχει διαπράξει σφάλμα, δηλαδή ότι η ΕΤΕπ έχει τελέσει πράξη κακοδιοίκησης. Κατά την άσκηση του δικαιώματος υποβολής καταγγελίας κατά της ΕΤΕπ, κάθε πολίτης έχει πρόσβαση σε μια διαδικασία που περιλαμβάνει δύο βαθμίδες δικαιοδοσίας: μια εσωτερική –το Τμήμα Μηχανισμού Καταγγελιών (ΕΤΕπ-ΜΚ)– και μια εξωτερική –τον Ευρωπαϊκό Διαμεσολαβητή.

Εάν ο καταγγέλλων κρίνει την έκβαση της διαδικασίας ενώπιον του ΕΤΕπ-ΜΚ ως μη ικανοποιητική, έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον Ευρωπαϊκό Διαμεσολαβητή κατά της ΕΤΕπ για κακοδιοίκηση.

Ο Ευρωπαίος Διαμεσολαβητής «δημιουργήθηκε» από τη Συνθήκη του Μάαστριχτ το 1992, ως όργανο της ΕΕ στο οποίο μπορεί να προσφύγει οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο για τη διερεύνηση πιθανής περίπτωσης κακοδιοίκησης εκ μέρους θεσμικού οργάνου ή οργανισμού της ΕΕ. Κακοδιοίκηση σημαίνει ανεπαρκής ή πλημμελής διοίκηση. Συντρέχει περίπτωση κακοδιοίκησης όταν ο Όμιλος ΕΤΕπ δεν ενεργεί σύμφωνα με τον νόμο και/ή τις ισχύουσες πολιτικές, πρότυπα και διαδικασίες, δεν σέβεται τις αρχές της χρηστής διοίκησης ή παραβιάζει ανθρώπινα δικαιώματα. Μερικά παραδείγματα που αναφέρονται από τον ΕΔ είναι: διοικητικές παρατυπίες, άδικη μεταχείριση, αθέμιτες διακρίσεις, κατάχρηση εξουσίας, παράλειψη οφειλόμενης απάντησης, άρνηση παροχής πληροφοριών, αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Η κακοδιοίκηση μπορεί επίσης να σχετίζεται με τις περιβαλλοντικές ή κοινωνικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων του Ομίλου ΕΤΕπ, καθώς και με τις πολιτικές της ΕΤΕπ που αφορούν τον κύκλο των έργων που χρηματοδοτεί και άλλες ισχύουσες πολιτικές της ΕΤΕπ.

Σκοπός του Μηχανισμού Καταγγελιών της ΕΤΕπ δεν είναι μόνο να επιλαμβάνεται περιπτώσεων μη συμμόρφωσης της ΕΤΕπ με τις πολιτικές και τις διαδικασίες της, αλλά και να προσπαθεί να επιλύει τα ζητήματα που εγείρουν οι καταγγέλλοντες, μεταξύ των οποίων αυτά που αφορούν την υλοποίηση έργων.

Για περισσότερες και λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τον Μηχανισμό Καταγγελιών της ΕΤΕπ, μπορείτε να επισκεφθείτε τον δικτυακό μας τόπο:

<http://www.eib.org/en/about/accountability/complaints/index.htm>

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ο ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΩΝ ΤΗΣ ΕΤΕΠ.....	3
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	4
ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ ΟΡΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ	5
ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ	6
1. ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ: ΑΙΤΙΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ.....	7
2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	8
Τόπος και τεχνική περιγραφή του έργου	8
Ενδιαφερόμενα μέρη του έργου	10
Αδειοδοτήσεις του έργου	11
3. ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	14
Μηχανισμός καταγγελιών	14
Εφαρμοστέα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα	14
Ρόλος της ΕΤΕΠ	16
4. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΠΡΟΕΒΗ ΤΟ ΕΤΕΠ-ΜΚ	18
5. ΕΥΡΗΜΑΤΑ	19
5.1 Αιτίαση I	19
Παραβάσεις της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας στην περιβαλλοντική αδειοδότηση....	19
Ευρήματα σχετικά με τη συμμόρφωση του έργου με τα ισχύοντα πρότυπα.....	19
Ευρήματα σχετικά με τον ρόλο της ΕΤΕΠ	20
Πορίσματα	21
5.2 Αιτίαση II	22
Εκτίμηση ορισμένων σημαντικών αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου.....	22
Ευρήματα όσον αφορά τη συμμόρφωση του έργου με τα ισχύοντα πρότυπα.....	23
Ευρήματα σχετικά με τον ρόλο της ΕΤΕΠ	27
Πορίσματα	28
6. ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗ	29

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ ΟΡΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΑΕΠΟ	Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Απόφαση ΕΠΟ)
COSCO Shipping	China COSCO Shipping Corporation Limited
Κύριος του έργου / Φορέας υλοποίησης του έργου	Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. ή <i>ΟΛΠ ΑΕ</i>
ΕΠΕ	Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (βλ. επίσης ΑΕΠΟ)
ΕΤΕπ	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ΕΤΕπ-ΜΚ	Τμήμα Μηχανισμού Καταγγελιών της ΕΤΕπ
ΜΠΕ	Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΔ	Ευρωπαϊός Διαμεσολαβητής
ΕΤΠΑ	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΕΣΑΛ	Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων
ΔΠΚΔ	Δελτίο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Δεδομένων
JASPERS	Κοινή Βοήθεια για την Υποστήριξη Έργων στις Ευρωπαϊκές Περιφέρειες
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΕΚ	Εφημερίδα της Κυβερνήσεως
ΠΕΠ	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
ΣΠΕ	Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση
T&E	Διεθνής μη κυβερνητική οργάνωση «Μεταφορές και Περιβάλλον» («Transport and Environment»)
ΤΕΠΕΜ	Τεχνική Περιβαλλοντική Μελέτη

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τον Σεπτέμβριο 2019 η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) έλαβε καταγγελία από οργάνωση της κοινωνίας των πολιτών (εφεξής «ο καταγγέλλων») στην Ελλάδα σχετικά με το επενδυτικό πρόγραμμα του λιμένα Πειραιά (εφεξής «το συνολικό έργο»). Το έργο που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕπ περιλαμβάνει ορισμένες αλλά όχι όλες τις συνιστώσες του συνολικού έργου που υλοποιείται στον λιμένα του Πειραιά. Η καταγγελία επικεντρώνεται στην επέκταση βασικών λιμενικών υποδομών υποδοχής και εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων (εφεξής «επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου»), οι οποίες πρόκειται να χρηματοδοτηθούν από το πρόγραμμα του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου και η συνιστώσα που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕπ, η οποία αφορά την κατασκευή ενός νέου κέντρου εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας, αποτελούν συνοδά έργα τα οποία χωροθετούνται στην ίδια γεωγραφική ζώνη: σε χερσαίο χώρο που θα διαμορφωθεί με επίχωση στον νότιο επιβατικό λιμένα του Πειραιά.

Στην επιστολή της καταγγελίας, στην οποία επισυνάπτονταν μια αναφορά και άλλα αποδεικτικά στοιχεία, αναφέρονται τα εξής:

- i. Ελλείψεις της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, κατά παράβαση της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας: ειδικότερα, η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων (ΑΕΠΟ)¹ είχε περιορισμένο αντικείμενο, η ισχύς της είχε λήξει και δεν κάλυπτε την κατασκευή νέων προβλήτων για κρουαζιερόπλοια. Ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) για τον λιμένα Πειραιά (εφεξής «Προγραμματικό Σχέδιο») δεν καλύπτει τις επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου και δεν αποτέλεσε αντικείμενο Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ).
- ii. Δεν αξιολογήθηκαν και δεν αντιμετωπίστηκαν σημαντικές αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από το έργο στη νότια πλευρά του επιβατικού λιμένα του Πειραιά –ιδίως ο κίνδυνος πλημμυρών και η ατμοσφαιρική ρύπανση από τα κρουαζιερόπλοια και τις χερσαίες μεταφορές– και δεν ελήφθησαν υπόψη οι επιπτώσεις στην υγεία από την επεξεργασία επικίνδυνων αποβλήτων και τη χρήση κυπελωτών κιβωτίων για τη διάθεση επικίνδυνων υλικών βυθοκόρησης.
- iii. Κρατική ενίσχυση συνδεδεμένη με τη χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης (ΕΤΠΑ) στον κύριο του έργου.
- iv. Χορήγηση απαλλαγής με την υπ' αριθ. 1076/2019 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας κατά παράβαση της ελληνικής και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων.

Το ΕΤΕπ-ΜΚ, αφού εξέτασε την καταγγελία και τα αποδεικτικά στοιχεία που τη συνόδευαν (παραρτήματα), πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις υπηρεσίες της ΕΤΕπ και τον κύριο του έργου, καθώς και άλλα, δημοσίως διαθέσιμα σχετικά έγγραφα τα οποία συγκέντρωσε κατά τη διάρκεια της έρευνας, αποφάσισε να διερευνήσει τις αιτιάσεις (i) και (ii). Σύμφωνα με την παράγραφο 4.3 της Πολιτικής Διαχείρισης Καταγγελιών της ΕΤΕπ (Πολιτική ΕΤΕπ-ΜΚ), το ΕΤΕπ-ΜΚ δεν δύναται να επιλαμβάνεται καταγγελιών σχετικά με έργα οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του. Για τον λόγο αυτόν το ΕΤΕπ-ΜΚ δεν εξέτασε τις αιτιάσεις περί κρατικών ενισχύσεων (iii) και δημοσίων συμβάσεων (iv).

Το ΕΤΕπ-ΜΚ περάτωσε την υπόθεση απορρίπτοντας δύο αιτιάσεις κατόπιν έρευνας και συνιστώντας μια βελτίωση, και απορρίπτοντας δύο αιτιάσεις χωρίς διεξαγωγή έρευνας και χωρίς διατύπωση σύστασης ή προτάσεων βελτίωσης προς τις υπηρεσίες της ΕΤΕπ (παράγραφος 6). Η βελτίωση που συνέστησε ήταν να συμπεριληφθούν στο Δελτίο Ολοκλήρωσης της Εκτίμησης Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων (Environmental and Social Completion Sheet – ESCS) επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την περιβαλλοντική διαδικασία του έργου.

¹ Στην Ελλάδα, η απόφαση αυτή είναι το αντίστοιχο της απόφασης εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (απόφαση ΕΠΕ).

1. ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ: ΑΙΤΙΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΙ

1.1 Στις 27 Σεπτεμβρίου 2019 η ΕΤΕπ έλαβε καταγγελία σχετικά με ένα τμήμα του επενδυτικού προγράμματος του λιμένα Πειραιά (εφεξής καλούμενου «το συνολικό έργο»), το οποίο συνδέεται με ένα έργο που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕπ (2017-0773)². Οι επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου είναι οι νέες θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων και οι βασικές λιμενικές υποδομές υποδοχής και εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων που χρηματοδοτούνται από το πρόγραμμα ΕΤΠΑ της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτές οι συνιστώσες, καθώς και η κατασκευή ενός νέου κέντρου εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας –συνιστώσα του έργου χρηματοδοτούμενη από την ΕΤΕπ– αποτελούν συνοδά έργα που υλοποιούνται στη νότια πλευρά του επιβατικού λιμένα του Πειραιά.

1.2 Η καταγγελία περιλάμβανε αναφορά με ημερομηνία 20 Σεπτεμβρίου 2019, η οποία περιείχε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τα εγειρόμενα ζητήματα, καθώς και συνημμένα έγγραφα προς στήριξη των προβαλλόμενων αιτιάσεων. Ο καταγγέλλων υποστηρίζει τα ακόλουθα:

1.2.1 Σφάλματα/ελλείψεις της περιβαλλοντικής αδειοδότησης:

- Το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) για τον λιμένα του Πειραιά (εφεξής «Προγραμματικό Σχέδιο») –το έγγραφο που περιγράφει το αναπτυξιακό πρόγραμμα του λιμένα Πειραιά– δεν περιλαμβάνει τις επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου.
- Το Προγραμματικό Σχέδιο δεν υποβλήθηκε σε Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (ΣΠΕ).
- Η Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (εφεξής «ΑΕΠΟ», η οποία είναι η απόφαση ΕΠΕ που απαιτείται από την οδηγία ΕΠΕ της ΕΕ)³ που εκδόθηκε για το έργο το 2006 δεν καλύπτει τις νέες προβλήτες κρουαζιέρας. Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, αυτή η σημαντική συνιστώσα προστέθηκε στο έργο χωρίς μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (εφεξής «ΜΠΕ»).
- Σύμφωνα με τον καταγγέλλοντα, η ΑΕΠΟ είχε παύσει να ισχύει κατά τον χρόνο υποβολής της καταγγελίας, πράγμα που καθιστούσε το έργο παράνομο. Σύμφωνα με την καταγγελία, η ΑΕΠΟ δεν δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και ο καταγγέλλων δεν μπόρεσε να βρει πουθενά δημοσιευμένο το κείμενό της.

1.2.2 Σημαντικές αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επίμαχων συνιστωσών του συνολικού έργου:

- Οι επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου δεν μελετήθηκαν δεόντως όσον αφορά τις πιθανές πλημμύρες, που μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο την πυκνοκατοικημένη νοτιοδυτική ακτή, και τις ζημίες που μπορούν να προκαλέσουν.
- «Από την λειτουργία του έργου θα υπάρξει αύξηση της κυκλοφοριακής φόρτισης όλων των κεντρικών οδικών αξόνων του Πειραιά από 5% έως και 45% ημερησίως κατά μέσο όρο (ενώ σε ορισμένους άξονες η επιβάρυνση θα φθάσει στο 115,48% σε συγκεκριμένα διαστήματα ημερησίως)» και ωστόσο «δεν προτείνεται καμία ουσιαστική λύση για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος που θα προκληθεί στην πόλη».
- Η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα κρουαζιερόπλοια θα αυξηθεί, πράγμα που θα επιδεινώσει ακόμη περισσότερο την κατάσταση στον Πειραιά. Η καταγγελία παραπέμπει σε αριθμητικά στοιχεία του οργανισμού Μεταφορών και Περιβάλλοντος (Transport & Environment organisation – T&E), ιδίως όσον αφορά την εκπομπή διοξειδίου του θείου, η οποία ήταν «120 φορές μεγαλύτερη από εκείνη των οχημάτων».
- Σύμφωνα με την καταγγελία, 400 000 τόνοι βαρύτατα ρυπασμένου υλικού (που περιέχει καρκινογόνες ουσίες) το οποίο θα αφαιρεθεί από τον βυθό του λιμένα είναι απίθανο να απομακρυνθεί από τον χώρο του λιμένα, λόγω υψηλού κόστους. Ο καταγγέλλων εξέφρασε την

² Περιγραφή του χρηματοδοτούμενου από την ΕΤΕπ έργου στη δημόσια [δικτυακή πύλη](#).

³ ΑΕΠΟ υπ' αριθ. 104050/17.5.06, η οποία είναι η πρώτη περιβαλλοντική απόφαση που εκδόθηκε για το επενδυτικό πρόγραμμα στον λιμένα Πειραιά.

άποψη ότι υπάρχουν κίνδυνοι για την υγεία από «την επεξεργασία επικίνδυνων αποβλήτων δίπλα στα σπίτια και τα σχολεία».

- 1.3 Σύμφωνα με την καταγγελία, η χορήγηση δημόσιας χρηματοδότησης από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)⁴ προς τον κύριο του έργου, μέσω επιχορήγησης από το ΠΕΠ Αττικής 2014-2020⁵ ύψους σχεδόν 114 εκατ. ευρώ, συνιστά παράβαση της ελληνικής και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Επίσης σύμφωνα με την καταγγελία, ο κύριος του έργου δεν εκπλήρωσε τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις δημόσιες συμβάσεις και με την απόφαση 1076/2019 του Συμβουλίου Επικρατείας έλαβε απαλλαγή από την εφαρμογή της ελληνικής/ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων.
- 1.4 Ο καταγγέλλων ζητεί «να επανελεγχθεί κατά πόσον το ως άνω έργο και η χρηματοδότηση που λαμβάνει είναι σύμφωνα με την ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία και τους κανόνες λειτουργίας/χρηματοδότησης της ΕΕ και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) ειδικότερα», αίτημα το οποίο νοείται ως προσφυγή για επανεξέταση της απόφασης χρηματοδότησης και/ή διακοπή της χρηματοδότησης του έργου.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

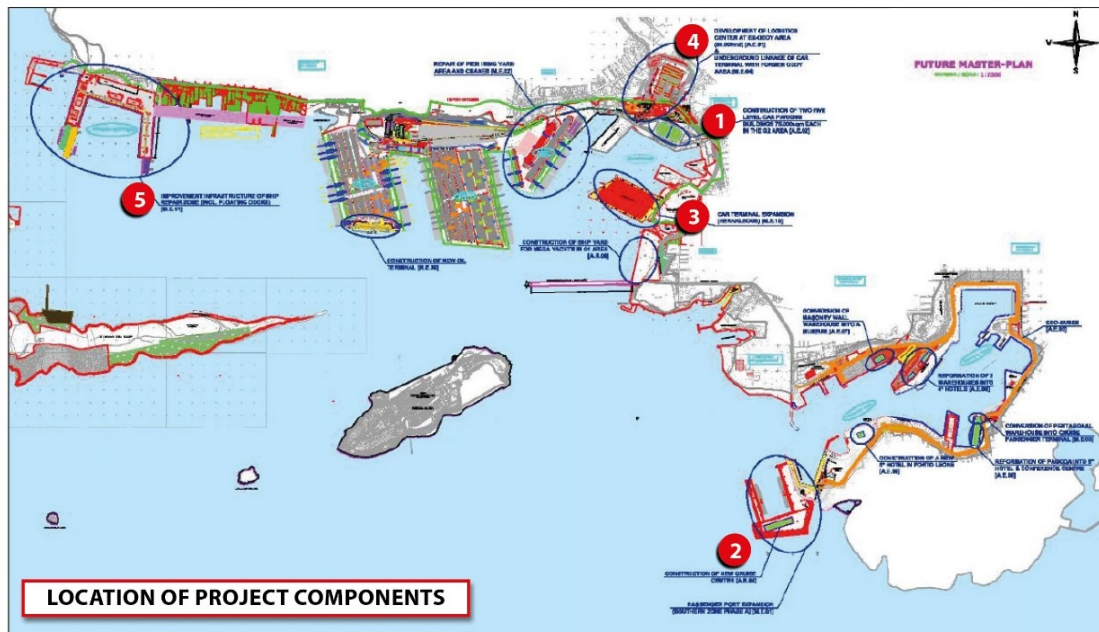
Τόπος και τεχνική περιγραφή του έργου

- 2.1 Ο λιμένας του Πειραιά βρίσκεται στην περιφέρεια Αττικής εντός της αστικής περιοχής Αθήνας-Πειραιά, 12 χλμ. νοτιοδυτικά της Αθήνας.
- 2.2 Ο κύριος του έργου επεκτείνει και αναβαθμίζει διάφορα τμήματα του λιμένα του Πειραιά, στο πλαίσιο του αναπτυξιακού προγράμματος που παρουσιάζεται στο Προγραμματικό Σχέδιο. Το επενδυτικό πρόγραμμα του λιμένα Πειραιά υποβλήθηκε σε μια ενιαία διαδικασία αδειοδότησης ΕΠΕ (ΑΕΠΟ) και, ως εκ τούτου, για τους σκοπούς της παρούσας έκθεσης καλείται «συνολικό έργο».
- 2.3 Οι συνιστώσες του συνολικού έργου που χρηματοδοτούνται από την ΕΤΕπ περιλαμβάνουν τα ακόλουθα (Εικόνα 1): 1) ανάπτυξη ενός νέου κέντρου εφοδιαστικής (logistics), συμπεριλαμβανομένων κτιρίων στάθμευσης αυτοκινήτων· 2) κατασκευή νέου κέντρου εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας· 3) επέκταση του τερματικού σταθμού αυτοκινήτων· 4) υπόγεια σύνδεση με το κέντρο εφοδιαστικής· 5) βελτίωση των υποδομών στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και αναβάθμιση του εξοπλισμού του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Περιλαμβάνει επίσης την ανακαίνιση και αναβάθμιση άλλου λιμενικού και ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, εγκαταστάσεις με σκοπό την επίτευξη των απαιτούμενων επιπέδων εξυπηρέτησης για τη λειτουργία του λιμένα, και ορισμένες συνιστώσες που αφορούν τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του λιμένα. Η επίμαχη συνιστώσα (2) του έργου, που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕπ χωροθετείται στον νότιο επιβατικό λιμένα του Πειραιά. Η ανάπτυξη της εν λόγω περιοχής περιλαμβάνει βυθοκόρηση, κατασκευή τεχνητής προβλήτας και συναφείς υποδομές.

⁴ Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ): https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/

⁵ Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής για την προγραμματική περίοδο 2014-2020: https://www.euro-access.eu/calls/rop_attica_2014-2020.

**ΕΙΚΟΝΑ 1: ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΙΣΤΩΣΩΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΠΟΥ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝΤΑΙ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΕΠ**



Πηγή: Φάκελος του έργου, ΕΤΕΠ.

- 2.4 Η καταγγελία επικεντρώνεται ειδικά στις επιπτώσεις από την ανάπτυξη του νότιου επιβατικού λιμένα του Πειραιά, στην οποία περιλαμβάνεται το νέο κέντρο εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας ως έργο συνοδό των επίμαχων συνιστώσων του συνολικού έργου (βλ. ανωτέρω παράγραφο). Η διαδικασία αδειοδότησης για όλες τις συνιστώσες του αναπτυξιακού προγράμματος είναι ενιαία, καλυπτόμενη από ένα Προγραμματικό Σχέδιο με ΣΠΕ. Το συνολικό έργο (το επενδυτικό πρόγραμμα) καλύπτεται από μια ενιαία ΑΕΠΟ. Η κατασκευή του νέου κέντρου εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕΠ συνδέεται άμεσα με τις νέες θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων που πρόκειται να κατασκευαστούν η μία δίπλα στην άλλη στη ζώνη επίχωσης.
- 2.5 Οι προκαταρκτικές εργασίες, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού του έργου και της προετοιμασίας του διαγωνισμού, έχουν ήδη ξεκινήσει για ορισμένες από τις συνιστώσες του επενδυτικού προγράμματος του λιμένα Πειραιά. Ο κύριος του έργου είχε προγραμματίσει την έναρξη της υλοποίησης του έργου για το τέταρτο τρίμηνο του 2018 και το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2022.
- 2.6 Μέχρι σήμερα δεν έχει ζητηθεί ούτε πραγματοποιηθεί εκταμίευση από την ΕΤΕΠ για το έργο το οποίο χρηματοδοτεί.

ΕΙΚΟΝΑ 2: ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ



Πηγή: <https://cyprusshippingnews.com/2020/05/12/piraeus-cruise-terminal-expansion-project-southern-zone-phase-a/>

Ενδιαφερόμενα μέρη του έργου

- 2.7 Ο κύριος του έργου και φορέας υλοποίησης και εκμετάλλευσης του επενδυτικού προγράμματος είναι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ).
- 2.8 Για όλες τις συνιστώσες του επενδυτικού προγράμματος του λιμένα Πειραιά, η διαδικασία εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ) διεξήχθη σε ένα πλαίσιο από κοινού λήψης αποφάσεων μεταξύ των αρμόδιων υπουργείων (περιβάλλοντος, μεταφορών και ναυτιλίας). Το επενδυτικό πρόγραμμα χρηματοδοτείται από διάφορες πηγές. Αρμόδια αρχή και φορέας λήψης των περιβαλλοντικών αποφάσεων τόσο για τη ΣΠΕ⁶ όσο και για την ΕΠΕ⁷ του επενδυτικού προγράμματος είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (πρώην Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υπουργείο Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας).
- 2.9 Η ΕΤΕπ αξιολόγησε το έργο, όπως αυτό ορίζεται στην παράγραφο 2.3 ανωτέρω, το 2018 και εξέδωσε σχετικό Δελτίο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Δεδομένων (Environmental and Social Data Sheet, εφεξής «ESDS»)⁸. Η ΕΤΕπ υπέγραψε τη σύμβαση χρηματοδότησης⁹ με τον δανειολήπτη το 2019.
- 2.10 Το JASPERS, πρόγραμμα παροχής τεχνικής βοήθειας που αποτελεί συνεργασία μεταξύ της ΕΤΕπ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής¹⁰, αξιολόγησε τις συνιστώσες του επενδυτικού προγράμματος του λιμένα Πειραιά που στόχευαν σε χρηματοδότηση από την ΕΕ κατά την περίοδο 2017-2018. Εκτός από τεχνικές, οικονομικές και χρηματοδοτικές συμβουλές, το JASPERS παρέσχε συμβουλές σχετικά με τη διαδικασία ΕΠΕ, ιδίως όσον αφορούσε τις τροποποιήσεις ορισμένων συνιστωσών του επενδυτικού προγράμματος, και συνέστησε να αναλυθούν από τον κύριο του έργου οι σχετικές αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι σωρευτικές επιπτώσεις (ιδίως κατά την κατασκευή) και οι απαιτήσεις που απέρρεαν από την τροποποιημένη οδηγία ΕΠΕ (2014).

⁶ Σύμφωνα με το άρθρο 4 της [ΚΥΑ](#) υπ' αριθ. 107017/2016 (ΦΕΚ/Β'/1225) (όπως τροποποιήθηκε)

⁷ Σύμφωνα με το άρθρο 3.1. του [νόμου περί ΕΠΕ](#) 4014/2011 (όπως τελευταία τροποποιήθηκε με τον νόμο 4685/2020)

⁸ Το ESDS είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο της ΕΤΕπ [εδώ](#).

⁹ Ο κύκλος ενός έργου στην ΕΤΕπ περιγράφεται [εδώ](#): <https://www.eib.org/en/projects/cycle/index.htm> (προσπελάστηκε στις 11 Νοεμβρίου 2019).

¹⁰ Ο δικτυακός τόπος του JASPERS είναι προσβάσιμος στη διεύθυνση: <https://jaspers.eib.org/follow-the-action/index.htm>

Αδειοδοτήσεις του έργου

ΣΠΕ του Προγραμματικού Σχεδίου του Λιμένα Πειραιά και άλλων σχεδίων και προγραμμάτων σχετικών με τις επιμάχες συνιστώσες του συνολικού έργου

- 2.11 Η Εθνική Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) ενέκρινε την προηγούμενη έκδοση του Προγραμματικού Σχεδίου το 2011¹¹. Το 2017 δρομολογήθηκε διαδικασία επικαιροποίησης του Προγραμματικού Σχεδίου, στο πλαίσιο της οποίας καταρτίστηκαν και υποβλήθηκαν προς εξέταση διάφορες εκδόσεις (προσχέδια) του Προγραμματικού Σχεδίου και διεξήχθησαν διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το Προγραμματικό Σχέδιο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ της COSCO Shipping¹² και του Ελληνικού Δημοσίου.
- 2.12 Οι επιμάχες συνιστώσες του συνολικού έργου μαζί με τα σχέδια για την επέκταση του νότιου επιβατικού λιμένα του Πειραιά με τέσσερις πρόσθετες θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων (Φάση 2) εμφανίζονται σε χάρτη του 2017 συνημμένο στο προσχέδιο του Προγραμματικού Σχεδίου.
- 2.13 Η πρώτη γνωστή έκδοση προσχεδίου του Προγραμματικού Σχεδίου χρονολογείται από το 2018 και υποβλήθηκε στις αρμόδιες αρχές μαζί με σχέδιο ΣΠΕ. Στις 19 Φεβρουαρίου 2019 η ΕΣΑΛ εξέδωσε απόφαση με την οποία ενέκρινε εν μέρει το Προγραμματικό Σχέδιο, υπό προϋποθέσεις. Τον Οκτώβριο 2019 η ΕΣΑΛ ζήτησε εκ νέου τροποποίηση του Προγραμματικού Σχεδίου. Η διαδικασία έγκρισης του Προγραμματικού Σχεδίου βρισκόταν σε εξέλιξη τον Ιανουάριο 2021.
- 2.14 Η πρώτη έκθεση ΣΠΕ έφερε ημερομηνία Μαρτίου 2018. Τον Φεβρουάριο 2019 και τον Μάιο 2020 καταρτίστηκαν νέες εκδόσεις της έκθεσης ΣΠΕ¹³, οι οποίες υποβλήθηκαν στην αρμόδια αρχή μαζί με αίτημα για έναρξη της διαδικασίας. Η διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης για την ΣΠΕ, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, πρέπει να οργανώνεται από τον κύριο του έργου (παράγραφοι 5.1.2 – 5.2.4).
- 2.15 Άλλα σχέδια και προγράμματα σχετικά με τις επιμάχες συνιστώσες του συνολικού έργου και τις οικείες ΣΠΕ:
- ΠΕΠ Αττικής 2014-2020¹⁴, που περιλάμβανε τις επιμάχες συνιστώσες του συνολικού έργου στον νότιο επιβατικό λιμένα του Πειραιά (φάση Α). Το ΠΕΠ εγκρίθηκε από την ελληνική κυβέρνηση, μετά από δημόσιες διαβουλεύσεις στο πλαίσιο της διαδικασίας ΣΠΕ, και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (απόφαση του 2014, όπως τροποποιήθηκε το 2018)¹⁵.
 - Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ, Νοέμβριος 2014), το οποίο περιλάμβανε τη δημιουργία των νέων θέσεων πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων στον λιμένα του Πειραιά. Το ΣΠΕΜ υποβλήθηκε σε ΣΠΕ.
 - Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας (2019¹⁶), το οποίο συνοδευόταν από ΣΠΕ¹⁷.

Ιλήψη περιβαλλοντικών αποφάσεων

- 2.16 Το 2006 ο κύριος του έργου έλαβε έγκριση των περιβαλλοντικών όρων (ΑΕΠΟ)¹⁸ για την κατασκευή και λειτουργία του επενδυτικού προγράμματος του λιμένα Πειραιά. Το αντικείμενο που κάλυπτε η ΑΕΠΟ, σύμφωνα με την παράγραφο α) «Μέγεθος και τύπος δραστηριότητας», δεν περιλάμβανε τη

¹¹ Απόφαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων υπ' αριθ. 02/18-04-2011.

¹² Η China COSCO Shipping Corporation Limited (COSCO Shipping) είναι ένας κινεζικός πολυεθνικός όμιλος εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα των υπηρεσιών μεταφορών και στην αγορά ακινήτων.

¹³ Η έκθεση ΣΠΕ διαβιβάστηκε στο ΕΤΕπ-ΜΚ.

¹⁴ [Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής](#) 2014GR16M2OP012.

¹⁵ [Εκτελεστική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής](#) C (2014) 10170 του Δεκεμβρίου 2014, όπως τροποποιήθηκε με την εκτελεστική απόφαση C (2018) 8869.

¹⁶ http://www.nationaltransportplan.gr/wp-content/uploads/2019/06/Final_NTPG_en_20190624.pdf (Αγγλικά) και https://www.espa.gr/el/Documents/2127/National_Transport_Strategic_Frame_Jun2019.pdf (Ελληνικά).

¹⁷ Απόφαση υπ' αριθ. 19273/1264 της 24 Σεπτεμβρίου 2019:

http://www.sate.gr/data_source/2019%CE%A5%CE%A0%CE%95%CE%9A%CE%91-33935.pdf.

¹⁸ ΚΥΑ υπ' αριθ. 104050/17-05-2006 (ΑΕΠΟ).

συνιστώσα της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα του Πειραιά (θέσεις πρόσδεσης και τερματικός σταθμός). Η ΑΕΠΟ κάλυπτε τα εξής:

- Υποπρόγραμμα I & II του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων: επέκταση και εξοπλισμός της προβλήτας I, της προβλήτας II και της προβλήτας III.
- Υποπρόγραμμα III: Έργα υποδομής στον εμπορικό λιμένα διακίνησης συμβατικού φορτίου, θωράκιση του κυματοθραύστη Δραπετσώνας, δημιουργία χερσαίων χώρων στην περιοχή καρβουνόσκαλας Κερατσινίου (περιοχή φόρτωσης άνθρακα) και ολοκλήρωση του λιμένα Ηρακλέους, μετεγκατάσταση SILO αποθήκευσης δημητριακών.
- Υποπρόγραμμα IV: Κατασκευή μικρών λιμενικών έργων (προβλήτες), ανακαίνιση-εξωραϊσμός κτιριακών εγκαταστάσεων στον κεντρικό λιμένα, εκβάθυνση του κεντρικού λιμένα, μέσο σταθερής τροχιάς, κατασκευή ελικοδρομίου στην περιοχή «Παλατάκι», σύνδεση του επιβατικού λιμένα του Πειραιά με τον σταθμό ΗΣΑΠ και υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων στην περιοχή της πλατείας Μ. Μερκούρη - Αγίου Νικολάου 750 θέσεων.
- Υποπρόγραμμα V: Έργα διαμόρφωσης ναυπηγοεπισκευαστικού λιμένα ΟΛΠ.
- Υποπρόγραμμα VI: Περιφερειακή Λεωφόρος Πειραιά-Σχιστού. Στο τμήμα Λιπάσματα-Μώλος Δραπετσώνας θα κατασκευαστεί κατευθείαν γέφυρα μήκους 275 μ. που θα περνάει πάνω από τις οδούς Κοντοπούλου, Μπότσαρη και Πορφύρα.

2.17 Η εξέλιξη της διαδικασίας λήψης αποφάσεων ΕΠΕ για το επενδυτικό πρόγραμμα του λιμένα Πειραιά, με και ειδικότερα τις επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 1: Εξέλιξη της διαδικασίας λήψης αποφάσεων ΕΠΕ για τις επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου¹⁹

Τροποποιήσεις του αντικειμένου της ΑΕΠΟ (άμεση εφαρμογή στις επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου)	Παράταση ισχύος της ΑΕΠΟ	Σημειώσεις
Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων (ΑΕΠΟ) υπ' αριθ. 104050/17-05-2006		Η πρώτη περίοδος ισχύος ήταν δέκα έτη
Απόφαση τροποποίησης της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων υπ' αριθ. 170400/11.09.2013 (συμπεριλάμβανε τις θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων)		ΜΠΕ που εκπονήθηκε το 2012, ενημέρωση του κοινού/ διαβούλευση
	Απόφαση ανανέωσης της ΑΕΠΟ υπ' αριθ. 32907/30-06-2016	Πρώτη παράταση ισχύος για δύο επιπλέον έτη
Απόφαση τροποποίησης της υπ' αριθ. 5393/7-03-201820 απόφασης έγκρισης της Τεχνικής Περιβαλλοντικής Μελέτης (ΤΕΠΕΜ) για την εγκατάσταση και λειτουργία προσωρινού εργοταξιακού χώρου προκατασκευής κυψελωτών κιβωτίων (caissons)		
Απόφαση τροποποίησης της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων υπ' αριθ. 11021/30-07-201821 (γεωμετρικά χαρακτηριστικά και τρόπος κατασκευής της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα)		Κατάρτιση φακέλου τροποποίησης ΑΕΠΟ, ενημέρωση του κοινού/ διαβούλευση
Απόφαση για ανανέωση και τροποποίηση της ΑΕΠΟ υπ' αριθ. 94701/599122 της 11 Δεκεμβρίου 2020 (δεν αναλύεται στην παρούσα έκθεση)	Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η διαδικασία ανανέωσης της ΑΕΠΟ βρισκόταν σε εξέλιξη. Ωστόσο, ο κύριος του έργου είχε στην κατοχή του την υπ' αριθ.10917/10-07-2018 βεβαίωση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, στην οποία αναφέρεται ότι η διαδικασία παράτασης ισχύος δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, αλλά η ΑΕΠΟ εξακολουθεί να ισχύει, καθόσον ο κύριος του έργου υπέβαλε εμπροθέσμως αίτηση για παράταση της ισχύος της.	Κατά τη διάρκεια της σύνταξης της παρούσας έκθεσης πορισμάτων, η διαδικασία της δεύτερης παράτασης ισχύος βρισκόταν σε εξέλιξη. Κινήθηκε από τον κύριο του έργου τον Σεπτέμβριο 2017, με δεύτερη υποβολή επικαιροποιημένου φακέλου ΕΠΕ τον Μάρτιο 2018.

¹⁹ Δεν απარიθμούνται εξαντλητικά όλες οι τροποποιήσεις της ΑΕΠΟ, αλλά μόνο εκείνες που έχουν σημασία για την υπό κρίση υπόθεση.

²⁰ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 5393 της 7 Μαρτίου 2018.

²¹ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 11021/30.07.2018.

²² Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 94701/5991

Σημείωση: Άλλες τροποποιήσεις²³ της ΑΕΠΟ μέχρι σήμερα: Απόφαση υπ' αριθ. 125092/04-01-2007, Απόφαση υπ' αριθ. 101540/03-11-2008, Απόφαση υπ' αριθ. 145184/02-10-2009, Απόφαση υπ' αριθ. 170400/11-09-2013, Απόφαση υπ' αριθ. 166713/04-11-2013, Απόφαση υπ' αριθ. 175090/25-09-2014, Απόφαση υπ' αριθ. 151149/03-08-2015 και Απόφαση υπ' αριθ. 9654/29-02-2016

- 2.18 Ο κύριος του έργου δρομολόγησε την πρώτη τροποποίηση της ΑΕΠΟ σχετικά με τη νότια επέκταση του επιβατικού λιμένα το 2012. Στις 7 Μαρτίου 2012, με την υπ' αριθ. 196670 επιστολή του, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής διαβίβασε για συλλογή γνωμοδοτήσεων από συναρμόδιους φορείς και για διαβούλευση με το κοινό τη ΜΠΕ που υπέβαλε ο κύριος του έργου²⁴.
- 2.19 Το 2013, με βάση τη ΜΠΕ και κατά τα αναφερόμενα στην προηγούμενη παράγραφο, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής εξέδωσε απόφαση τροποποίησης της ΑΕΠΟ²⁵ με συμπλήρωση της παραγράφου α) Είδος και μέγεθος δραστηριότητας, ως εξής: «επίσης πρόκειται για την κατασκευή και λειτουργία επέκτασης του επιβατικού λιμένα Πειραιά προς τη νότια πλευρά, για την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων, που περιλαμβάνει τα παρακάτω έργα: εξωτερικά λιμενικά έργα, εσωτερικά λιμενικά έργα, χερσαίους χώρους, κτίριο επιβατικού σταθμού, χώρο στάθμευσης, επέκταση της γραμμής του μέσου σταθερής τροχιάς από το Παλατάκι έως την προτεινόμενη επέκταση, διαμόρφωση οδικού δικτύου πρόσβασης στο έργο, Η/Μ δίκτυα.²⁶» Η απόφαση του 2013 για την τροποποίηση της ΑΕΠΟ περιείχε επίσης ορισμένους όρους για αυτά τα πρόσθετα έργα.
- 2.20 Το 2018 εκδόθηκε απόφαση τροποποίησης της ΑΕΠΟ²⁷, με την οποία εγκρίθηκε η εγκατάσταση και λειτουργία εργοταξιακού χώρου για την προκατασκευή φορέων από οπλισμένο σκυρόδεμα (κυβελωτών κιβωτίων και πασσάλων), την παρασκευή σκυροδέματος για τα δάπεδα και τις λοιπές άλλες εργασίες παρασκευής οπλισμένου σκυροδέματος για τις ανάγκες κατασκευής του έργου της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα Πειραιά.
- 2.21 Τον Απρίλιο 2018 ο κύριος του έργου υπέβαλε φάκελο τροποποίησης ΑΕΠΟ ζητώντας τη χορήγηση άδειας για όλες τις τελικές τροποποιήσεις στον σχεδιασμό των επίμαχων συνιστωσών του συνολικού έργου, με επίκεντρο την κατασκευή των θέσεων πρόσδεσης, τη διαχείριση των υλικών βυθοκόρησης και άλλες συνιστώσες, που αποτελούν μέρος της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα του Πειραιά. Το κοινό ενημερώθηκε μέσω κοινοποιήσεων που δημοσιεύθηκαν από τις δημοτικές/τοπικές αρχές (σε πίνακες ανακοινώσεων, σε εφημερίδες και στη διαδικτυακή πύλη: <http://aero.ypeka.gr/>).
- 2.22 Το Υπουργείο Περιβάλλοντος εξέδωσε απόφαση²⁸ τροποποίησης της ΑΕΠΟ ως προς τις «τεχνικές λεπτομέρειες που αφορούν στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και στον τρόπο κατασκευής του έργου της επέκτασης επιβατικού λιμένα προς τη νότια πλευρά».
- 2.23 Η ισχύς της ΑΕΠΟ παρατείνεται περιοδικά στο πλαίσιο της διαδικασίας, κατά την οποία ελέγχονται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των συνιστωσών του συνολικού έργου που έχουν υλοποιηθεί, βρίσκονται υπό κατασκευή ή αναμένουν έγκριση. Η αρχική ισχύς της ΑΕΠΟ (δέκα έτη) παρατάθηκε κατά δύο έτη έως τις 17 Μαΐου 2016²⁹ και κατά δύο έτη έως τις 30 Ιουνίου 2018³⁰.
- 2.24 Ο κύριος του έργου υπέβαλε εμπροθέσμως αίτηση για παράταση ισχύος με τη ΜΠΕ που εκπονήθηκε το 2017. Το 2018 ζητήθηκε εμπροθέσμως παράταση της ισχύος της ΑΕΠΟ, πριν από τη λήξη της, όπως απαιτείτο από την εθνική νομοθεσία: συνεπώς, η άδεια ίσχυε κατά τον χρόνο έκδοσης της έκθεσης αξιολόγησης της ΕΤΕπ και της σύμβασης χρηματοδότησης. Στις 10 Ιουλίου 2018³¹ εκδόθηκε βεβαίωση ισχύος της ΑΕΠΟ, στην οποία αναφερόταν ότι ο κύριος του έργου υπέβαλε αίτηση παρατάσεως σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις (παράγραφος 2.17). Στις 11 Δεκεμβρίου 2020

²³ Έκθεση ΣΠΕ του Προγραμματικού Σχεδίου, παράγραφος 7.6.

²⁴ Στην επιστολή γίνεται αναφορά στην Κοινή Υπουργική Απόφαση 37111/2021/2003 (ΦΕΚ 1391/Β` 29.9.2003) «Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων των έργων και δραστηριοτήτων σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5 του Ν. 1650/96 όπως αντικαταστάθηκε με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 3 του Ν. 3010/2002».

²⁵ Απόφαση υπ' αριθ. 17000/11-09-2013.

²⁶ Η απόφαση τροποποίησης της ΑΕΠΟ του 2013 αφορά την ΜΠΕ που υποβλήθηκε από τον κύριο του έργου με το έγγραφο υπ' αριθ. 39133/13.12.11.

²⁷ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 5393 της 7 Μαρτίου 2018.

²⁸ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 11021/30.07.2018.

²⁹ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής υπ' αριθ. 21423/2.6.2014.

³⁰ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 32907/30.06.2016.

³¹ Βεβαίωση ισχύος υπ' αριθ. 10917/10.07.2018.

εκδόθηκε νέα παράταση και τροποποίηση της ΑΕΠΟ με περίοδο ισχύος 15 ετών, εφόσον δεν μεταβληθούν οι όροι. Αλλιώς, η διάρκεια ισχύος θα είναι συντομότερη³².

3. ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Μηχανισμός καταγγελιών³³

3.1 Σύμφωνα με την Πολιτική Διαχείρισης Καταγγελιών της ΕΤΕπ (Πολιτική ΕΤΕπ-ΜΚ), το ΕΤΕπ-ΜΚ είναι αρμόδιο για τη διαχείριση των καταγγελιών που αφορούν εικαζόμενη κακοδιοίκηση από πλευράς της ΕΤΕπ³⁴. Κακοδιοίκηση σημαίνει ανεπαρκής ή πλημμελής διοίκηση. Περίπτωση κακοδιοίκησης συντρέχει όταν η ΕΤΕπ δεν ενεργεί σύμφωνα με τον νόμο και/ή τις ισχύουσες πολιτικές, πρότυπα και διαδικασίες³⁵. Η κακοδιοίκηση μπορεί επίσης να σχετίζεται με τις περιβαλλοντικές ή κοινωνικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων της ΕΤΕπ³⁶.

3.2 Η Πολιτική ΕΤΕπ-ΜΚ προσδιορίζει τον ρόλο του ΕΤΕπ-ΜΚ, στον οποίο περιλαμβάνεται η συγκέντρωση και εξέταση υφιστάμενων πληροφοριών σχετικά με το θέμα που αφορά η καταγγελία, η διεξαγωγή κατάλληλων ερευνών με σκοπό την αξιολόγηση του κατά πόσον έχουν τηρηθεί οι πολιτικές και οι διαδικασίες της ΕΤΕπ και η προώθηση της τήρησης των πολιτικών της ΕΤΕπ³⁷.

Εφαρμοστέα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα

3.3 Περιβαλλοντική νομοθεσία (π.χ. σχετικά με τη ΣΠΕ, την ΕΠΕ κ.λπ.):

3.3.1 Όσον αφορά τη νομοθεσία της ΕΕ, το έργο πρέπει να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τα εξής:

- την οδηγία ΣΠΕ 2001/42/ΕΚ³⁸ σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (στάδιο σχεδιασμού πριν από το έργο)·
- την οδηγία 2011/92/ΕΕ για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (όπως τροποποιήθηκε)³⁹·
- την οδηγία-πλαίσιο 2008/98/ΕΚ για τα απόβλητα, όπως τροποποιήθηκε (εάν το υλικό βυθοκόρησης χρησιμοποιείται εκτός ενός υδατικού συστήματος)⁴⁰·
- την οδηγία-πλαίσιο 2000/60/ΕΚ για τα ύδατα, όπως τροποποιήθηκε (εάν το υλικό βυθοκόρησης απορρίπτεται σε καθορισμένο σημείο σε υδατικό σύστημα)⁴¹.

3.3.2 Όσον αφορά την εθνική νομοθεσία, το έργο πρέπει να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τα εξής:

- την Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) περί συμμορφώσεως με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ⁴².

³² Σημείο 6 της απόφασης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ 94701/5991.

³³ Στην υπόθεση αυτή, το ΕΤΕπ-ΜΚ εφάρμοσε την [Πολιτική ΕΤΕπ-ΜΚ \(2018\)](#) και τις Διαδικασίες του ΕΤΕπ-ΜΚ ([2018](#)) που ίσχυαν κατά την υποβολή και την καταχώριση της καταγγελίας.

³⁴ Ενότητα 1, παράγραφος 1.1 της Πολιτικής ΕΤΕπ-ΜΚ (2018).

³⁵ Ενότητα 3, παράγραφος 3.1 της Πολιτικής ΕΤΕπ-ΜΚ (2018).

³⁶ Ενότητα 3, παράγραφος 3.3 της Πολιτικής ΕΤΕπ-ΜΚ (2018).

³⁷ Ενότητα 6, παράγραφος 6.1.1 της Πολιτικής ΕΤΕπ-ΜΚ (2018).

³⁸ Οδηγία 2001/42/ΕΚ σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων ([οδηγία ΣΠΕ](#)).

³⁹ Οδηγία 2011/92/ΕΕ για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον ([οδηγία ΕΠΕ](#)), όπως τροποποιήθηκε.

⁴⁰ Οδηγία-πλαίσιο 2008/98/ΕΚ για τα απόβλητα, όπως [τροποποιήθηκε](#).

⁴¹ Οδηγία-πλαίσιο για τα ύδατα [2000/60/ΕΚ](#), όπως τροποποιήθηκε.

⁴² ΚΥΑ υπ' αριθ. [107017/2006](#) (όπως τροποποιήθηκε)..

- τον νόμο περί ΕΠΕ⁴³ για την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων (όπως τροποποιήθηκε), τον νόμο περί επενδύσεων⁴⁴ και την κοινή υπουργική απόφαση για την εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και τρόπου ενημέρωσης του κοινού και συμμετοχής του ενδιαφερόμενου κοινού στη δημόσια διαβούλευση κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α⁴⁵.
- τη νομοθεσία που επιτρέπει τη χρήση αποβλήτων από κατασκευές, κατεδαφίσεις και εκσκαφές⁴⁶.
- τη νομοθεσία σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο: ΚΥΑ υπ' αριθ. 128/2016 η οποία αφορά την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς την οδηγία (ΕΕ) 2016/802⁴⁷ σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και λαμβάνει υπόψη τις διατάξεις της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2015/253 της Επιτροπής για τον καθορισμό των κανόνων σχετικά με τη δειγματοληψία και την υποβολή εκθέσεων όσον αφορά την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο. Από την 1η Ιανουαρίου 2020, τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία σε όλα τα ύδατα της ΕΕ χρησιμοποιούν καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο που δεν υπερβαίνει το 0,5% κατά μάζα.

3.4 Η διαδικασία έγκρισης της ΣΠΕ (παράγραφος 3.3 ανωτέρω) περιλαμβάνει την υποβολή αίτησης, συνοδευόμενη από το σχέδιο της έκθεσης ΣΠΕ, στην αρχή σχεδιασμού. Η διαδικασία διαβούλευσης με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές κινείται από την αρμόδια για τη ΣΠΕ αρχή (εντός 20 ημερών από την υποβολή της ΣΠΕ). Η πληροφόρηση του κοινού και η διαδικασία διαβούλευσης με το κοινό δρομολογούνται από την αρχή σχεδιασμού.

3.5 Η αρμόδια αρχή, όταν παραλάβει τις γνωμοδοτήσεις των ως άνω δημόσιων αρχών ή, άλλως, μετά την παρέλευση περιόδου 45 ημερών και ανεξάρτητα από το αν οι εν λόγω γνωμοδοτήσεις έχουν διαβιβαστεί ή όχι, αξιολογεί τις δυνητικές σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου ή του προγράμματος λαμβάνοντας υπόψη τον φάκελο ΣΠΕ και τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τις δημόσιες αρχές και το ενδιαφερόμενο κοινό και προβαίνει εντός 20 ημερών στην κατάρτιση σχεδίου απόφασης για την έγκριση ή την απόρριψη του οικείου σχεδίου ή προγράμματος.

3.6 Η ΑΕΠΟ πρέπει να ισχύει καθ' όλη τη διάρκεια της κατασκευής και λειτουργίας του έργου. Κάθε τροποποίηση του αντικειμένου ενός έργου πρέπει να υποβάλλεται σε έλεγχο ή σε πλήρη ΕΠΕ. Η παράταση ισχύος συνοδεύεται επίσης από ΜΠΕ που υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή μαζί με την αίτηση παράτασης.

3.7 Σύμφωνα με τον νόμο περί ΕΠΕ (πριν από τις τροποποιήσεις σχετικά με τη διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης μέσω ειδικού δικτυακού τόπου), η αρμόδια αρχή δρομολογεί διαβουλεύσεις τόσο με τους άλλους αρμόδιους κρατικούς φορείς, για τη λήψη της συμβουλευτικής γνώμης τους, όσο και με το κοινό, τουλάχιστον μέσω της ανάρτησης ανακοινώσεων στους πίνακες ανακοινώσεων δημόσιων φορέων και μέσω του Τύπου.⁴⁸

3.8 Τα σχετικά πρότυπα της ΕΤΕπ περιέχονται στη Δήλωση Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Αρχών και Προτύπων της ΕΤΕπ⁴⁹ (εφεξής «Δήλωση ESPS, 2009»), στο Εγχειρίδιο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Πρακτικών της ΕΤΕπ⁵⁰ (εφεξής «Εγχειρίδιο (2013)») και στα Περιβαλλοντικά και Κοινωνικά Πρότυπα της ΕΤΕπ (2018), και ειδικότερα:

⁴³ Ο νόμος 4014/11 (όπως τροποποιήθηκε) είναι προσβάσιμος [εδώ](#).

⁴⁴ Ο νόμος 4608/19 για τις επενδύσεις είναι προσβάσιμος [εδώ](#).

⁴⁵ Η ΚΥΑ υπ' αριθ. 1649/45/2014 για την εξειδίκευση των διαδικασιών γνωμοδοτήσεων και τρόπου ενημέρωσης του κοινού και συμμετοχής του ενδιαφερόμενου κοινού στη δημόσια διαβούλευση κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α⁴⁵ είναι προσβάσιμη [εδώ](#).

⁴⁶ Απόφαση υπ' αριθ. 36259/1757/Ε103/2010 για τη χρήση αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις.

⁴⁷ [Οδηγία \(ΕΕ\) 2016/802](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11 Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο.

⁴⁸ Ο νόμος 4014/11 (όπως τροποποιήθηκε) είναι προσβάσιμος [εδώ](#).

⁴⁹ Παράγραφος 12 της ενότητας «Γενικό πλαίσιο» της Δήλωσης ESPS (2009).

⁵⁰ π.χ. έκδοση 9 του Εγχειριδίου (2013).

- Πρότυπο 1: Εκτίμηση και διαχείριση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων και κινδύνων.
- Πρότυπο 2: Πρόληψη και μείωση της ρύπανσης.

3.9 Το Εγχειρίδιο (2013) ορίζει τις υποχρεώσεις τεκμηρίωσης και ενημέρωσης που υπέχει ο φορέας υλοποίησης και την εσωτερική διαδικασία δέουσας επιμέλειας. Στον πίνακα Β, που παρουσιάζει την τυπολογία των περιβαλλοντικών και κοινωνικών προτύπων της ΕΤΕπ, ορίζεται ότι για όλα τα έργα για τα οποία απαιτείται ΕΠΕ, η μη τεχνική περίληψη θα δημοσιοποιείται είτε στην ενότητα του δικτυακού τόπου της ΕΤΕπ που αφορά τα έργα είτε μέσω συνδέσμου προς τον δικτυακό τόπο του φορέα υλοποίησης⁵¹. Τα Περιβαλλοντικά και Κοινωνικά Πρότυπα της ΕΤΕπ⁵² ορίζουν το «έργο» με βάση την οδηγία 2011/92/ΕΕ, ως «υλοποίηση κατασκευαστικών εργασιών ή άλλων εγκαταστάσεων ή τεχνικών κατασκευών και άλλες επεμβάσεις στο φυσικό περιβάλλον ή το τοπίο, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι επεμβάσεις που αφορούν την εκμετάλλευση των πόρων του εδάφους». Οι συνιστώσες του συνολικού έργου του λιμένα Πειραιά που χρηματοδοτούνται από την ΕΤΕπ αντιπροσωπεύουν το έργο που προσδιορίζεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης της διαδικασίας αξιολόγησης (βλ. παράγραφο 2.3 ανωτέρω). Οι επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου αντιπροσωπεύουν το χρηματοδοτούμενο από το ΕΤΠΑ μέρος του συνολικού έργου (βλ. παράγραφο 1.1).

Ρόλος της ΕΤΕπ

3.10 Όπως αναφέρεται στο Εγχειρίδιο (2013)⁵³, «Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της πολιτικής της, η ΕΤΕπ διασφαλίζει ότι τα προς χρηματοδότηση έργα (συμπεριλαμβανομένων των σχετικών βοηθητικών/συναφών υποδομών και εγκαταστάσεων και της ζώνης επιρροής) συμμορφώνονται με τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές αρχές, πρότυπα και απαιτήσεις της, όπως ορίζονται στη Δήλωση Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Αρχών και Προτύπων της ΕΤΕπ και στα δέκα Περιβαλλοντικά και Κοινωνικά Πρότυπά της».

3.11 Σύμφωνα με τη Δήλωση ESPS, η ευθύνη για τη συμμόρφωση με τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα που ισχύουν για τα έργα (βλ. ενότητα III.2 της παρούσας έκθεσης) ανήκει στον κύριο του έργου και στις εθνικές αρχές⁵⁴. Ωστόσο, η ΕΤΕπ βοηθά τον κύριο του έργου να εκπληρώσει αυτές τις υποχρεώσεις⁵⁵ και δεν χρηματοδοτεί έργα που δεν πληρούν τα ισχύοντα πρότυπα⁵⁶.

3.12 Ο κύριος του έργου πρέπει να ενημερώνεται για τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα που ισχύουν για το έργο κατά τον χρόνο της αξιολόγησής του και να συμμορφώνεται με αυτά⁵⁷. Το κατά πόσον το έργο πληροί τα εν λόγω πρότυπα προσδιορίζεται στο πλαίσιο των διαδικασιών αξιολόγησης και παρακολούθησης του έργου από την ΕΤΕπ.

3.13 Η αξιολόγηση του έργου από την ΕΤΕπ διενεργείται πριν από την υπογραφή της σύμβασης χρηματοδότησης⁵⁸ και σκοπός της είναι, μεταξύ άλλων, να εκτιμηθεί: i) κατά πόσον το έργο πληροί τα εφαρμοστέα σε αυτό πρότυπα (παράγραφος 3.2) και ii) τι αντίκτυπο έχει το έργο. Για παράδειγμα, το περιβαλλοντικό πρότυπο 2 της ΕΤΕπ (Πρόληψη και μείωση της ρύπανσης) ορίζει ότι «σε όλες τις δραστηριότητες, ο κύριος του έργου θα αποτρέπει την παραγωγή αποβλήτων και θα μειώνει την επικινδυνότητά τους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον εφαρμόζοντας αυστηρά την ιεράρχηση των αποβλήτων και τις απαιτήσεις που ισχύουν για συγκεκριμένα ρεύματα αποβλήτων [...] διασφαλίζοντας [...] ότι τα ανακυκλωμένα απόβλητα χρησιμοποιούνται ως σημαντική και αξιόπιστη πηγή πρώτων υλών»⁵⁹.

⁵¹ Εγχειρίδιο (2013), Μέρος II, παράγραφοι 28 και 333.

⁵² Γλωσσάριο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Προτύπων της ΕΤΕπ (2018), σελ. 5. .

⁵³ Εγχειρίδιο (2013), Μέρος II, παράγραφος 27.

⁵⁴ Παράγραφος 2 και παράγραφος 3 του Προοιμίου της Δήλωσης ESPS και παράγραφος 12 του Γενικού Πλαισίου της Δήλωσης ESPS.

⁵⁵ Παράγραφος 2 της Δήλωσης ESPS.

⁵⁶ Παράγραφος 6 της Δήλωσης ESPS.

⁵⁷ Εγχειρίδιο (2013).

⁵⁸ <https://www.eib.org/en/projects/cycle/index.htm> (προσπελάστηκε στις 11 Νοεμβρίου 2019).

⁵⁹ Εγχειρίδιο (2013), παράγραφος 20, σελ. 27.

- 3.14 Η διαδικασία αξιολόγησης των έργων από την ΕΤΕπ περιγράφεται λεπτομερώς στο Εγχειρίδιο (2013)⁶⁰. Για να χρηματοδοτηθεί ένα έργο από την ΕΤΕπ, η έκβαση της διαδικασίας δέουσας επιμέλειας πρέπει να είναι ικανοποιητική⁶¹.
- 3.15 Η ΕΤΕπ οφείλει να βεβαιώνεται ότι το έργο είναι σύμφωνο με την περιβαλλοντική νομοθεσία της ΕΕ⁶².
- 3.16 Στόχος της ΕΤΕπ είναι να ελαχιστοποιεί τις τυχόν αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις των έργων που χρηματοδοτεί⁶³. Η ΕΤΕπ εξετάζει κατά πόσο είναι αναγκαία η εφαρμογή της αρχής της προφύλαξης όταν υπάρχει κίνδυνος ένα έργο να προκαλέσει σημαντική και μη αναστρέψιμη ζημία στο περιβάλλον⁶⁴. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να λαμβάνονται μέτρα από τον κύριο του έργου καταρχάς για την αποφυγή αυτού του κινδύνου ή, εάν δεν υπάρχει εφικτή εναλλακτική λύση, τη μείωσή του σε αποδεκτό επίπεδο⁶⁵.
- 3.17 Μερικές φορές, η αξιολόγηση οδηγεί στον καθορισμό προϋποθέσεων για την εκταμίευση. Αυτές οι προϋποθέσεις περιλαμβάνονται στη σύμβαση χρηματοδότησης⁶⁶ και ο κύριος του έργου πρέπει να τις πληροί κατά τρόπο ικανοποιητικό για την ΕΤΕπ πριν από την εκταμίευση της χρηματοδότησης από την ΕΤΕπ⁶⁷. Ακόμη και για τα έργα που πληρούν τις απαιτήσεις, η ΕΤΕπ μπορεί επιπλέον να θέσει ως προϋπόθεση για την εκταμίευση εγκεκριμένου δανείου την εκπλήρωση ορισμένων πρόσθετων υποχρεώσεων από τον κύριο του έργου⁶⁸. Τα έργα που έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές ή κοινωνικές επιπτώσεις υπόκεινται σε πρόσθετες υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένης, όπου απαιτείται, της ανεξάρτητης επίβλεψης των εν λόγω έργων⁶⁹.
- 3.18 Σύμφωνα με την Δήλωση ESPS, η ΕΤΕπ παρακολουθεί τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδόσεις των έργων που χρηματοδοτεί, και ιδίως την τήρηση τυχόν ειδικών υποχρεώσεων που ορίζονται στη σύμβαση χρηματοδότησης⁷⁰.
- 3.19 Μετά την υπογραφή της σύμβασης χρηματοδότησης μεταξύ του κυρίου του έργου και της ΕΤΕπ, η ΕΤΕπ οφείλει να παρακολουθεί το έργο. Στόχος της παρακολούθησης είναι να διασφαλίζεται ότι το έργο συμμορφώνεται με τους όρους της έγκρισής του από την ΕΤΕπ⁷¹. Ειδικότερα, η φυσική παρακολούθηση έχει σκοπό την επαλήθευση της υλοποίησης του έργου και της έναρξης λειτουργίας του⁷². Η ΕΤΕπ παρακολουθεί τα έργα με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλει ο κύριος του έργου, καθώς και με επιτόπιες επισκέψεις, πληροφορίες που παρέχονται από την τοπική κοινότητα κ.λπ.⁷³ Τα έργα που έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές ή κοινωνικές επιπτώσεις υπόκεινται σε πρόσθετες υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένης, όπου απαιτείται, της ανεξάρτητης επίβλεψης των εν λόγω έργων⁷⁴. Η στενή παρακολούθηση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών μέτρων των οποίων η λήψη απαιτείται βάσει της σύμβασης χρηματοδότησης (ιδίως των μέτρων που σχετίζονται με προϋποθέσεις που ισχύουν για την εκταμίευση) είναι καίριας σημασίας⁷⁵.
- 3.20 Εάν ένα έργο περιλαμβάνει την εφαρμογή μέτρων μετριασμού, κανονικά δεν θεωρείται ολοκληρωμένο έως ότου εφαρμοστούν τα μέτρα αυτά, ακόμη και αν το υπόλοιπο του έργου έχει ολοκληρωθεί⁷⁶. Η παρακολούθηση από την ΕΤΕπ πρέπει να συνεχίζεται έως ότου εφαρμοστούν όλα τα μέτρα μετριασμού και αντιστάθμισης, πράγμα που σημαίνει ότι μπορεί να συνεχιστεί και μετά την υποβολή

⁶⁰ Εγχειρίδιο (2013), τμήμα II, Γενικό Πλαίσιο, παράγραφος 9.

⁶¹ Παράγραφος 28 της [Χρηματοδοτικής πολιτικής της ΕΤΕπ στον τομέα των μεταφορών](#).

⁶² Εγχειρίδιο (2013), Τμήμα II, παράγραφος 26.

⁶³ Παράγραφος 26 της Δήλωσης ESPS.

⁶⁴ Παράγραφος 26 της Δήλωσης ESPS.

⁶⁵ Παράγραφος 26 της Δήλωσης ESPS.

⁶⁶ Παράγραφος 7 της Δήλωσης ESPS.

⁶⁷ Εγχειρίδιο (2013), παράγραφος 256, σελ. 146.

⁶⁸ Παράγραφος 32 της [Χρηματοδοτικής πολιτικής της ΕΤΕπ στον τομέα των μεταφορών](#).

⁶⁹ Παράγραφος 32 της [Χρηματοδοτικής πολιτικής της ΕΤΕπ στον τομέα των μεταφορών](#).

⁷⁰ Δήλωση ESPS, ενότητα «Δήλωση», παράγραφος 8.

⁷¹ Εγχειρίδιο (2013), παράγραφος 258, σελ. 146.

⁷² Εγχειρίδιο (2013), παράγραφος 258, σελ. 146.

⁷³ Παράγραφος 8 της Δήλωσης ESPS.

⁷⁴ Παράγραφος 32 της [Χρηματοδοτικής πολιτικής της ΕΤΕπ στον τομέα των μεταφορών](#).

⁷⁵ Εγχειρίδιο (2013), παράγραφος 272, σελ. 149.

⁷⁶ Εγχειρίδιο (2013), παράγραφος 275, σελ. 149.

από τον κύριο του έργου της «Έκθεσης Ολοκλήρωσης του Έργου»⁷⁷. Όποτε ενδείκνυται, οι εκθέσεις θα πρέπει να αναφέρουν στοιχεία που αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις παροπλισμού ή αποκατάστασης μετά την ολοκλήρωση⁷⁸. Άλλες περιβαλλοντικές και κοινωνικές απαιτήσεις είναι η παροχή στοιχείων που αποδεικνύουν την τήρηση της εφαρμοστέας περιβαλλοντικής και κοινωνικής νομοθεσίας, την τήρηση τυχόν υφιστάμενων συμβατικών όρων και υποχρεώσεων που σχετίζονται με περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα και την εφαρμογή τυχόν συμφωνηθέντων μέτρων μετριασμού και αντιστάθμισης⁷⁹.

4. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΠΡΟΕΒΗ ΤΟ ΕΤΕΠ-ΜΚ

- 4.1. Η επίμαχη συνιστώσα του συνολικού έργου έχει τον τίτλο «Επέκταση βασικών λιμενικών υποδομών υποδοχής και εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά». Χωροθετείται στον νότιο επιβατικό λιμένα του Πειραιά και είναι μέρος του επενδυτικού προγράμματος του λιμένα του Πειραιά. Η συνιστώσα του έργου που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕπ, η οποία αφορά την κατασκευή ενός νέου κέντρου εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας, και η χρηματοδοτούμενη από την ΕΕ συνιστώσα, η οποία αφορά βασικές λιμενικές υποδομές υποδοχής και εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων στον νότιο επιβατικό λιμένα του Πειραιά, χωροθετούνται η μία δίπλα στην άλλη, σε χερσαίο χώρο που διαμορφώνεται με επίχωση και με χρήση κυψελωτών κιβωτίων (caissons) (βλ. συνιστώσα 2, σημειωμένη με κύκλο στο Διάγραμμα 1).
- 4.2. Σύμφωνα με την Πολιτική ΕΤΕΠ-ΜΚ, η καταγγελία αφορά τις επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου που βρίσκονται στην ίδια γεωγραφική περιοχή με τη συνιστώσα (2) του έργου, που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕπ. Αμφότερες αποτελούν συνοδά έργα, που βρίσκονται στην ίδια «ζώνη επιρροής» και συνδέονται μέσω των σωρευτικών επιπτώσεών τους⁸⁰. ως εκ τούτου, η καταγγελία κρίθηκε παραδεκτή.
- 4.3. Μετά την διαπίστωση του παραδεκτού της καταγγελίας, σύμφωνα με την παράγραφο 2.2 των Διαδικασιών ΕΤΕΠ-ΜΚ, το ΕΤΕΠ-ΜΚ προέβη σε αρχική αξιολόγηση των αιτιάσεων που προέβαλε ο καταγγέλλων. Στόχος της αρχικής αξιολόγησης είναι να αποσαφηνιστούν οι ανησυχίες που εκφράζονται, να κατανοηθεί η θέση του καταγγέλλοντος, να εξακριβωθεί η εγκυρότητα των προβαλλόμενων αιτιάσεων και να προσδιοριστεί κατά πόσον είναι αναγκαίες και/ή δυνατές περαιτέρω ενέργειες από την πλευρά του ΕΤΕΠ-ΜΚ (έλεγχος συμμόρφωσης και/ή διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών) για την αντιμετώπιση της καταγγελίας ή την επίλυση των ζητημάτων που εγείρει ο καταγγέλλων.
- 4.4. Σύμφωνα με την παράγραφο 2.2.4 των Διαδικασιών ΕΤΕΠ-ΜΚ, το ΕΤΕΠ-ΜΚ εξέτασε επίσης τις πολιτικές, τις διαδικασίες και τα πρότυπα του Ομίλου ΕΤΕπ που ενδέχεται να είναι συναφή με την παρούσα υπόθεση (ενότητα III.2, Εφαρμοστέα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα, ανωτέρω).
- 4.5. Το ΕΤΕΠ-ΜΚ εξέτασε τις πληροφορίες που παρείχε ο καταγγέλλων με τα επισυναπτόμενα στην επιστολή του έγγραφα.
- 4.6. Το ΕΤΕΠ-ΜΚ εξέτασε έγγραφα της ΕΤΕπ, όπως το Δελτίο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Δεδομένων (ESDS)⁸¹ (το οποίο συνοψίζει την εκτίμηση περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων που διενήργησε η ΕΤΕπ), άλλες πληροφορίες σχετικά με το έργο που παρασχέθηκαν από τις υπηρεσίες της ΕΤΕπ και το JASPERS, καθώς και έγγραφα που υποβλήθηκαν από τον κύριο του έργου μετά την αρχική αξιολόγηση.
- 4.7. Το ΕΤΕΠ-ΜΚ πραγματοποίησε δύο συναντήσεις (στις 27 Μαΐου και στις 16 Σεπτεμβρίου 2020) με τις αρμόδιες υπηρεσίες της ΕΤΕπ, προκειμένου να συγκεντρώσει όλες τις ερμηνείες των αιτιάσεων σχετικά με το έργο. Επιπλέον, έλαβε διευκρινίσεις μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στις 17 Ιουλίου 2020 και πρόσθετα έγγραφα από τον κύριο του έργου με λεπτομέρειες σχετικά με τις συνιστώσες που αφορούν

⁷⁷ Εγχειρίδιο (2013), παράγραφος 275, σελ. 149.

⁷⁸ Εγχειρίδιο (2013), παράγραφος 275, σελ. 149.

⁷⁹ Εγχειρίδιο (2013), παράγραφος 271, σελ. 148.

⁸⁰ Πολιτική ΕΤΕΠ-ΜΚ (2018), σελ. 3, τελευταία παράγραφος, Περιβαλλοντικά και Κοινωνικά Πρότυπα της ΕΤΕπ (2018), Πρότυπο 1, παράγραφοι 27 και 30, και Εγχειρίδιο (2013), σελ. 6, παράγραφος 27.

⁸¹ Το ESDS είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο της ΕΤΕπ [εδώ](#).

την ανάπτυξη του νότιου επιβατικού λιμένα του Πειραιά, και ενημερώθηκε επίσης για τα αποτελέσματα της διαδικασίας δέουσας επιμέλειας από τις αρμόδιες υπηρεσίες της ΕΤΕπ.

- 4.8. Κατά την αρχική αξιολόγηση, το ΕΤΕπ-ΜΚ διαπίστωσε ότι η αιτίαση περί κρατικής ενίσχυσης (παράγραφος 1.3) αφορά τις επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου που θα χρηματοδοτηθούν από πόρους της ΕΕ. Η χρηματοδότηση της ΕΤΕπ δεν θεωρείται κρατική ενίσχυση.
- 4.9. Η αιτίαση σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις (παράγραφος 1.3) αφορούσε την απόφαση του Περιφερειάρχη Αττικής υπ' αριθ. 4286 με ημερομηνία 31 Δεκεμβρίου 2018⁸². Η απόφαση του 2018 αφορά την ένταξη του έργου «Επέκταση βασικών λιμενικών υποδομών υποδοχής και εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Πειραιά» στο ΠΕΠ Αττικής, στο πλαίσιο του «Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης (Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ)» 2014-2020. Η εν λόγω απόφαση του 2018 ορίζει ότι πρέπει να εφαρμοστεί η νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων. Η καταγγελία αναφέρεται επίσης στην απόφαση υπ' αριθ. 1076/2019 του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής. Η απόφαση αυτή του 2019 αποσαφηνίζει ποια νομοθεσία της ΕΕ περί δημοσίων συμβάσεων έχει εφαρμογή στον φορέα υλοποίησης, αλλά δεν απαλλάσσει τον φορέα υλοποίησης του έργου από την υποχρέωση συμμόρφωσης με την εφαρμοστέα νομοθεσία της ΕΕ.
- 4.10. Οι αιτιάσεις που περιγράφονται στις παραγράφους 4.8 και 4.9 δεν υποβλήθηκαν σε περαιτέρω έρευνα, διότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων του ΕΤΕπ-ΜΚ. Εάν ο καταγγέλλων επιθυμεί να δώσει περαιτέρω συνέχεια στο θέμα, μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο να απευθυνθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

5. ΕΥΡΗΜΑΤΑ

5.1 Αιτίαση I

Παραβάσεις της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας στην περιβαλλοντική αδειοδότηση

- 5.1.1 Ελλείψεις στην περιβαλλοντική αδειοδότηση για το επενδυτικό πρόγραμμα του λιμένα Πειραιά: ΣΠΕ του Προγραμματικού Σχεδίου και ΕΠΕ (παράγραφος 1.2.1 της παρούσας έκθεσης).

Ευρήματα σχετικά με τη συμμόρφωση του έργου με τα ισχύοντα πρότυπα

Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου

- 5.1.2 Το 2017 δρομολογήθηκε η επικαιροποίηση του Προγραμματικού Σχεδίου και η κατάρτιση ΣΠΕ. Διάφορα προσχέδια του Προγραμματικού Σχεδίου συνοδευόμενα από σχέδια εκθέσεων ΣΠΕ υποβλήθηκαν για λήψη αποφάσεων στην ΕΣΑΛ καθώς και στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Το πρώτο γνωστό προσχέδιο του Προγραμματικού Σχεδίου υποβλήθηκε στην ΕΣΑΛ τον Φεβρουάριο 2018. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που ελήφθησαν από τον κύριο του έργου, πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση στις 22 Ιανουαρίου 2019⁸³.
- 5.1.3 Στις 19 Φεβρουαρίου 2019 η ΕΣΑΛ εξέδωσε απόφαση με την οποία ενέκρινε εν μέρει το Προγραμματικό Σχέδιο υπό προϋποθέσεις, αλλά ζητούσε επίσης τροποποιήσεις του αντικειμένου του. Τον Οκτώβριο 2019 η ΕΣΑΛ ζήτησε εκ νέου τροποποίηση του αντικειμένου του Προγραμματικού Σχεδίου. Η τελευταία γνωστή έκδοση ΣΠΕ για το Προγραμματικό Σχέδιο υποβλήθηκε στις 14 Μαΐου 2020.
- 5.1.4 Το ΕΙΒ-ΜΚ διαπίστωσε ότι η πρώτη έκδοση της ΣΠΕ εκπονήθηκε τον Μάρτιο 2018 και πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση (παράγραφος 5.1.2). Στις 15 Μαΐου 2020 υποβλήθηκε

⁸² Απόφαση Περιφερειάρχη Αττικής υπ' αριθ. 4286/31.12.2018 (ΑΔΑ: 6Ε637Λ7-ΩΧΔ).

⁸³ Φάκελος που υποβλήθηκε από τον φορέα υλοποίησης με κατάλογο των συνεδριάσεων διαβούλευσης και δελτίο Τύπου σχετικά με τη διεξαγωγή δημόσιας διαβούλευσης στις 22 Ιανουαρίου 2019 για το Προγραμματικό Σχέδιο.

στην αρμόδια αρχή νέα έκδοση (φάκελος)⁸⁴ ΣΠΕ με αίτημα να ξεκινήσει η διαδικασία. Η διαδικασία ΣΠΕ και η έγκριση του Προγραμματικού Σχεδίου βρισκόνταν ακόμη σε εξέλιξη τον Ιανουάριο 2021 (βλ. επίσης παραγράφους 2.13-2.14).

Διαδικασία εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων

- 5.1.5 Η ΑΕΠΟ⁸⁵ για το επενδυτικό πρόγραμμα του λιμένα Πειραιά εκδόθηκε το 2006. Ο κύριος του έργου υπέβαλε δύο φορές αίτηση παρατάσεως της ισχύος της ΑΕΠΟ, και το έπραξε εμπροθέσμως.
- 5.1.6 Η ΑΕΠΟ του 2006 τέθηκε στη διάθεση του κοινού σύμφωνα με τις οριζόμενες στην ΚΥΑ⁸⁶ απαιτήσεις όσον αφορά τον τρόπο ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του επενδυτικού προγράμματος και των συνιστώσών του. Οι ΑΕΠΟ δεν απαιτείται να δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η ΑΕΠΟ προέβλεπε την υποχρέωση του κυρίου του έργου να ενημερώσει το κοινό μέσω δελτίου Τύπου⁸⁷.
- 5.1.7 Το αντικείμενο που κάλυπτε η ΑΕΠΟ, σύμφωνα με την παράγραφο α) «μέγεθος και τύπος δραστηριότητας», δεν περιλάμβανε τη συνιστώσα της νότιας επέκτασης του επιβατικού λιμένα (θέσεις πρόσδεσης και τερματικός σταθμός) (παράγραφοι 2.17-2.19).
- 5.1.8 Ο κύριος του έργου υπέβαλε πολλές φορές αιτήσεις για τροποποίηση του αντικειμένου της ΑΕΠΟ (παράγραφοι 2.18-2.24) και το 2013 και το 2018 εκδόθηκαν αποφάσεις τροποποίησης της ΑΕΠΟ με αλλαγές που αφορούσαν τον νότιο επιβατικό λιμένα του Πειραιά: η απόφαση του 2013 αφορούσε τον νέο τερματικό σταθμό κρουαζιέρας στη νότια επέκταση του λιμένα⁸⁸, ενώ η απόφαση του 2018 επικεντρωνόταν στις πιο πρόσφατες τροποποιήσεις που αφορούσαν τη βυθοκόρηση, την κατασκευή νέων θέσεων πρόσδεσης και τον τερματικό σταθμό επιβατών στην νότια περιοχή του λιμένα⁸⁹.
- 5.1.9 Ο κύριος του έργου υπέβαλε αιτήσεις για τροποποίηση της ΑΕΠΟ συνοδευόμενες από μελέτες ΕΠΕ. Σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, η αρμόδια για τη διαδικασία ΕΠΕ αρχή ήταν υπεύθυνη για τις διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης και ενημέρωσης του κοινού⁹⁰. Ο κύριος του έργου διαθέτει βεβαίωση της αρμόδιας αρχής που πιστοποιεί ότι η ΑΕΠΟ παραμένει σε ισχύ (παράγραφος 2.24).
- 5.1.10 Για την παράταση της ισχύος της ΑΕΠΟ (η οποία έληγε το 2018), ο κύριος του έργου εκπόνησε ΜΠΕ, η οποία επίσης περιλαμβάνει τις επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου και αναλύει τις επιπτώσεις τους. Αυτή η διαδικασία παράτασης της ισχύος και τροποποίησης της ΑΕΠΟ ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο 2020 (παράγραφος 2.24).

Ευρήματα σχετικά με τον ρόλο της ΕΤΕπ

- 5.1.11 Οι πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα επενδύσεων στον λιμένα του Πειραιά και τις σχετικές συνιστώσες του ελέγχθηκαν με ανεξαρτησία από τις υπηρεσίες της ΕΤΕπ και το JASPERS. Οι πληροφορίες που αναλύθηκαν κάλυπταν τις διαδικασίες ΣΠΕ και ΕΠΕ που πραγματοποιήθηκαν και τη συμμόρφωσή τους με τις ευρωπαϊκές και εθνικές κανονιστικές διατάξεις.

⁸⁴ Η έκθεση ΣΠΕ διαβιβάστηκε στο ΕΤΕπ-ΜΚ.

⁸⁵ ΑΕΠΟ υπ' αριθ. 104050/17.5.06.

⁸⁶ ΚΥΑ 37111/2021/26.9.2003 (ΦΕΚ 1391/Β' 29.9.2003).

⁸⁷ Σελίδα 13, παράγραφος (ια) της ΑΕΠΟ υπ' αριθ. 104050/17.5.06.

⁸⁸ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής υπ' αριθ. 170400/11-09-2013, η οποία αναρτήθηκε στον δικτυακό τόπο aero.ypeka.gr

⁸⁹ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 11021/30.07.2018, η οποία αναρτήθηκε στον δικτυακό τόπο aero.ypeka.gr

⁹⁰ Ειδικός δικτυακός τόπος aero.ypeka.gr, όπως προβλέπεται από το άρθρο 19α του ν. 4014/2011 και στην ΚΥΑ 21398/2.5.2012 (ΦΕΚ 1470/Β' 3.5.2012).

Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου

- 5.1.12 Ο κύριος του έργου παρέσχε το χρονοδιάγραμμα της διαβούλευσης με τις αρμόδιες αρχές και δημόσιους φορείς σχετικά με το προσχέδιο του νέου Προγραμματικού Σχεδίου, η οποία ξεκίνησε το 2017. Το χρονοδιάγραμμα δεν καλύπτει τις διαβουλεύσεις με το κοινό.
- 5.1.13 Σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στο Δελτίο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Δεδομένων (ESDS)⁹¹ το προσχέδιο του νέου Προγραμματικού Σχεδίου τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση στις αρχές Ιανουαρίου 2018. Το ESDS δεν περιέχει λεπτομέρειες σχετικά με δημόσια διαβούλευση για τη ΣΠΕ.
- 5.1.14 Η σύμβαση χρηματοδότησης απαιτεί έγκριση του τελικού Προγραμματικού Σχεδίου και υποβολή των σχετικών αποδεικτικών στοιχείων στην ΕΤΕπ..

Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων

- 5.1.15 Η σύμβαση χρηματοδότησης θέτει ως όρο για την εκταμίευση την ύπαρξη ισχύουσας ΑΕΠΟ, η οποία έχει επαληθευτεί και τεκμηριωθεί. Ο κύριος του έργου διέθετε ισχύουσα ΑΕΠΟ (κατά τον χρόνο σύνταξης της παρούσας έκθεσης αυτό αποδείχθηκε βάσει βεβαίωσης που χορηγήθηκε σύμφωνα με τον νόμο), η οποία εκδόθηκε στο πλαίσιο της διαδικασίας που ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο 2020 (παράγραφοι 5.1.5-5.1.10). Η ΕΤΕπ παρακολουθεί τη διαδικασία ΕΠΕ σύμφωνα με τα πρότυπά της.
- 5.1.16 Όσον αφορά τη διαδικασία του 2013 που οδήγησε σε τροποποίηση της ΑΕΠΟ, το JASPERS επισήμανε στο σημείωμα ολοκλήρωσης δράσης (Action Completion Note – ACN) που εξέδωσε ότι ο κύριος του έργου κατάρτισε μη τεχνική περίληψη η οποία δεν καλύπτει πλήρως τις απαιτήσεις της οδηγίας ΕΠΕ· ωστόσο, το σύνολο της ΜΠΕ που εκπονήθηκε για τη διεξαγωγή της διαδικασίας ήταν στη διάθεση του κοινού για παρατηρήσεις. Το JASPERS επισήμανε στο ACN ότι δεν υποβλήθηκαν παρατηρήσεις από το κοινό.
- 5.1.17 Η ΕΤΕπ διαθέτει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η ΑΕΠΟ περιλαμβάνει τις συνιστώσες του έργου που χρηματοδοτούνται από την ΕΤΕπ και ότι αυτές αναλύθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΠΕ σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία (παράγραφοι 5.1.8 και 5.1.10).
- 5.1.18 Το Δελτίο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Δεδομένων (ESDS) περιέχει πληροφορίες σχετικά με το έργο έως το 2018, οι οποίες περιλαμβάνονται στη σύμβαση χρηματοδότησης με ημερομηνία 2019 και ήταν ορθές κατά τον χρόνο έκδοσης του Δελτίου.

Πορίσματα

- 5.1.19 Το ΕΤΕπ-ΜΚ εξέτασε τα στοιχεία που αφορούν τη διαδικασία λήψης αποφάσεων για την επικαιροποίηση του Προγραμματικού Σχεδίου, συμπεριλαμβανομένης της ΣΠΕ.
- 5.1.20 Με βάση τα στοιχεία και τις πληροφορίες που εξετάστηκαν, το ΕΤΕπ-ΜΚ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου και η συνιστώσα (2) του έργου, που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕπ, περιλαμβάνονται στο νέο Προγραμματικό Σχέδιο, το οποίο τελεί υπό έγκριση και διαθέτει σχέδιο έκθεσης ΣΠΕ. Οι νέες προβλεπόμενες θέσεις πρόσδεσης κρουαζιερόπλοιων εμφανίζονται στον χάρτη (Φάσεις Α και Β) και το σχέδιο του νέου τερματικού σταθμού επισυνάπτεται στο Προγραμματικό Σχέδιο (παράγραφος 2.12).
- 5.1.21 Κινώντας διαδικασία ΣΠΕ για το Προγραμματικό Σχέδιο, ο κύριος του έργου εφαρμόζει το Πρότυπο 1 Εκτίμηση και διαχείριση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων και κινδύνων, όσον αφορά τη διαδικασία ΣΠΕ⁹² (παράγραφοι 2.13 και 2.14). Το ΕΤΕπ-ΜΚ δεν εντόπισε στοιχεία παράβασης των εφαρμοστέων στο έργο προτύπων στην κατάρτιση του Προγραμματικού Σχεδίου.

⁹¹ Το ESDS είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο της ΕΤΕπ [εδώ](#).

⁹² Δήλωση ESPS, Πρότυπο 1, παράγραφος 10, σελ. 10 (ΕΤΕπ, 2018).

- 5.1.22 Όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5.1.15 ανωτέρω, η ΕΤΕπ έθεσε προϋποθέσεις για την εκταμίευση κεφαλαίων για το έργο, περιλαμβάνοντας στη σύμβαση χρηματοδότησης την απαίτηση ύπαρξης ισχύουσας ΑΕΠΟ (παράγραφος 5.1.15). Στο ΕΤΕπ-ΜΚ παρασχέθηκαν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο κύριος του έργου διαθέτει ισχύουσα ΑΕΠΟ (παράγραφος 5.1.10). Προτού περατωθεί η διαδικασία ανανέωσης της ισχύος της ΑΕΠΟ, τα ζητήματα που εγείρονται στην αιτίαση II ενδέχεται να οδηγήσουν σε τροποποίηση των όρων της ΑΕΠΟ. Η ΕΤΕπ εξακολουθεί να παρακολουθεί το έργο που χρηματοδοτεί, σύμφωνα με τα πρότυπά της και τους όρους της σύμβασης χρηματοδότησης.
- 5.1.23 Η αρμόδια αρχή αξιολόγησε τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επίμαχων συνιστωσών του συνολικού έργου και της συνιστώσας (2) του έργου, που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕπ, πριν από την τροποποίηση της σχετικής ΑΕΠΟ (παράγραφος 2.23). Η τελευταία διαδικασία για παράταση της ισχύος της ΑΕΠΟ του επενδυτικού προγράμματος του λιμένα Πειραιά (συμπεριλαμβανομένων των επίμαχων συνιστωσών του συνολικού έργου) ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο 2020, ημερομηνία μέχρι την οποία ο κύριος του έργου είχε στην κατοχή του ισχύουσα ΑΕΠΟ για την εκτέλεση του έργου (παράγραφος 2.24). Συνεπώς, πληρούται η απαίτηση του Προτύπου 1⁹³ όσον αφορά την ΕΠΕ.
- 5.1.24 Όσον αφορά τις περιβαλλοντικές πληροφορίες του έργου, το ΕΤΕπ-ΜΚ επισήμανε, ως στοιχείο έμμεσα συνδεδεμένο με την καταγγελία, ότι οι σχετικές μη τεχνικές περιλήψεις ή οι σύνδεσμοι προς αυτές δεν είχαν ακόμη αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του έργου στον δικτυακό τόπο της ΕΤΕπ, όπως απαιτείται από τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα της ΕΤΕπ που ισχύουν για τα έργα. Στο πλαίσιο αυτό και για λόγους καλής διοίκησης, το ΕΤΕπ-ΜΚ συνέστησε τη δημοσίευση των περιβαλλοντικών πληροφοριών, όπως απαιτείται από το περιβαλλοντικό εγχειρίδιο της ΕΤΕπ (το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 3.9 της παρούσας έκθεσης). Κατά τη διάρκεια της έρευνας, οι υπηρεσίες της ΕΤΕπ δημοσίευσαν σχετικά έγγραφα (μη τεχνικές περιλήψεις που καταρτίστηκαν για τη διαδικασία το 2011, το 2018 και το 2019) στην ιστοσελίδα του έργου στον δικτυακό τόπο της ΕΤΕπ⁹⁴.
- 5.1.25 Τέλος, το ΕΤΕπ-ΜΚ προτείνει οι πλέον επικαιροποιημένες βασικές πληροφορίες σχετικά με τις ΕΠΕ και ΣΠΕ καθώς και με την εφαρμογή των όρων της σύμβασης χρηματοδότησης, να περιληφθούν στο Δελτίο Ολοκλήρωσης της Εκτίμησης Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων (ESCS) που θα εκδοθεί κατά την ολοκλήρωση του έργου που χρηματοδοτεί η ΕΤΕπ. Αυτό είναι ζωτικής σημασίας για την απόδειξη της συμμόρφωσης του έργου με τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές αρχές και πρότυπα της ΕΤΕπ κατά την υλοποίηση του επενδυτικού προγράμματος του λιμένα του Πειραιά.

5.2 Αιτίαση II

Εκτίμηση ορισμένων σημαντικών αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου

5.2.1 Η έρευνα του ΕΤΕπ-ΜΚ επικεντρώθηκε στις ακόλουθες πιθανές σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αναφέρονται στην Αιτίαση II (παράγραφος 1.2.2):

- Πλημμύρες.
- Πρόκληση κυκλοφοριακής συμφόρησης στις χερσαίες μεταφορές και ατμοσφαιρική ρύπανση.
- Ατμοσφαιρική ρύπανση οφειλόμενη στην αυξημένη κυκλοφορία κρουαζιερόπλοιων.
- Κίνδυνοι για την υγεία από τη διαχείριση υλικών βυθοκόρησης και επικίνδυνων αποβλήτων και από τη χρήση κυψελωτών κιβωτίων για τη διάθεση των βυθοκορημάτων.

⁹³ Δήλωση ESPS, Πρότυπο 1, παράγραφοι 8 και 11, σελ. 10 (ΕΤΕπ, 2018).

⁹⁴ Η ιστοσελίδα του έργου στον δικτυακό τόπο της ΕΤΕπ είναι προσβάσιμη [εδώ](#).

Ευρήματα όσον αφορά τη συμμόρφωση του έργου με τα ισχύοντα πρότυπα**Πλημμύρες**

- 5.2.2 Πλημμύρες μπορούν να προκληθούν από τους κυματισμούς που δημιουργούν τα σκάφη (απόνερα των σκαφών) ή από κύματα θυέλλης, τα οποία επιδεινώνονται από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας λόγω της κλιματικής αλλαγής⁹⁵.
- 5.2.3 Οι κυματισμοί που προκαλούν τα πλοία σε περιοχές ανοιχτής θάλασσας φθίνουν γρήγορα όσο απομακρύνονται από το πλοίο και έχουν αμελητέο αντίκτυπο στην παρακείμενη περιοχή⁹⁶. Στις αβαθείς όμως παράκτιες περιοχές και στις στενές πλωτές οδούς, οι μηχανισμοί πρόκλησης των κυματισμών, οι τρόποι διάδοσής τους και οι τρόποι πρόσκρουσής τους μπορεί να διαφέρουν πολύ σημαντικά από εκείνους που επικρατούν σε συνθήκες ανοικτής θάλασσας⁹⁷.
- 5.2.4 Οι πλημμύρες μπορεί να προκληθούν ως αποτέλεσμα της άνοδου της στάθμης της θάλασσας σε συνδυασμό με κύματα θυέλλης που οφείλονται στην κλιματική αλλαγή, Αυτό το φαινόμενο μελετάται από την επιστημονική κοινότητα, διεθνείς οργανισμούς (όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η ΕΤΕπ), εθνικές κυβερνήσεις και άλλους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, πριν εγκρίνει τη χρηματοδότηση οποιουδήποτε μεγάλου έργου, απαιτεί από τους δικαιούχους των κονδυλίων της ΕΕ να μελετούν τις σχετικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και τις πιθανές συνέπειες και ανάγκες προσαρμογής που αυτές συνεπάγονται για τα έργα, και να ενσωματώνουν τα σχετικά συμπεράσματα και συστάσεις στον σχεδιασμό των έργων, όποτε είναι αναγκαίο⁹⁸.
- 5.2.5 Ο κύριος του έργου εκπόνησε μελέτη για τον νέο τερματικό σταθμό κρουαζιέρας του λιμένα Πειραιά (2018)⁹⁹, η οποία πληρούσε την απαίτηση που αναφέρεται στην παράγραφο 5.2.4 αξιολογώντας τον κίνδυνο πλημμυρών και υψηλών κυμάτων λόγω της κλιματικής αλλαγής (παράγραφος 5.2 της μελέτης) και επισημαίνοντας την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, φαινόμενα που καθιστούν αναγκαία την ανύψωση των υποδομών ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος πλημμύρας. Ο βαθμός ευπάθειας στις πλημμύρες, τα ακραία κύματα και τους ανέμους που οφείλονται στην κλιματική αλλαγή αξιολογήθηκε ως υψηλός. Στην παράγραφο 5.2.4 της εν λόγω μελέτης αναφέρεται ότι «Η προσαρμογή και η ανθεκτικότητα του έργου σε αυτούς τους κινδύνους έχει επιτευχθεί με προληπτικό τρόπο μέσω του κατάλληλου προσδιορισμού των αναμενόμενων υψών κυμάτων βάσει στατιστικής ανάλυσης και, συνακόλουθα, μέσω του κατάλληλου σχεδιασμού ισχυρών κυματοθραυστών για την προστασία της χερσαίας περιοχής του τερματικού σταθμού που είναι εκτεθειμένη σε ισχυρούς ανέμους και καταιγίδες από τα βορειοδυτικά».
- 5.2.6 Στην παράγραφο 7.13 ενός προσχεδίου του Προγραμματικού Σχεδίου¹⁰⁰ εξετάζονται τα αποτελέσματα μοντελοποίησης της κατανομής των κυμάτων που προκαλούνται από το έργο στον λιμένα και στις γύρω περιοχές. Σύμφωνα με το εν λόγω προσχέδιο του Προγραμματικού Σχεδίου, οι προσομοιώσεις κατέδειξαν σημαντική μείωση της κυματικής διαταραχής μετά την κατασκευή των θέσεων πρόσδεσης ιδίως μετά τη φάση Β) σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση. Στο προσχέδιο αναφέρεται ότι η κυματική διαταραχή βρίσκεται εντός των ορίων των επιτρεπόμενων διαταραχών για τη λειτουργία λιμένων.
- 5.2.7 Η έκθεση ΣΠΕ για το προσχέδιο του Προγραμματικού Σχεδίου εξετάζει τις πλημμύρες, την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και τα ακραία κύματα σε σχέση με την κλιματική αλλαγή (παράγραφος 6.1 της έκθεσης ΣΠΕ)¹⁰¹. Η εν λόγω έκθεση δεν αναλύει την μεταβολή η οποία μπορεί να επέλθει στις επιπτώσεις των κυμάτων που δυνητικά θα προκαλέσει η αυξημένη κίνηση κρουαζιερόπλοιων ή η αλλαγή των οδών προσέγγισης των σκαφών λόγω της επέκτασης του λιμένα.

⁹⁵ Kontogianni A. et al., Linking Sea Level Rise Damage and Vulnerability Assessment: The Case of Greece (2012).

⁹⁶ Sorensen, R. M. Ship-generated waves. Adv. Hydrosci. 9, 49–83 (1973).

⁹⁷ Scarpa, G.M. et al., The effects of ship wakes in the Venice Lagoon and implications for the sustainability of shipping in coastal waters 9, (2019).

⁹⁸ European Union, Climate Change and Major Projects: Outline of the climate change related requirements and guidance for major projects in the 2014-2020 programming period (2016).

⁹⁹ Μελέτη περιβαλλοντικής συμμόρφωσης του νέου τερματικού σταθμού κρουαζιέρας του λιμένα Πειραιά (Ιούλιος 2018).

¹⁰⁰ Παράγραφος 7.13 του προσχεδίου του Προγραμματικού Σχεδίου (2018).

¹⁰¹ Όπως απαιτείται από την ΚΥΑ υπ' αριθ. 31822/1542/Ε103, η οποία ενσωματώνει τις απαιτήσεις της [οδηγίας 2007/60/ΕΚ](#) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23 Οκτωβρίου 2007, για την αξιολόγηση και τη διαχείριση των κινδύνων πλημμύρας.

- 5.2.8 Ο κίνδυνος πλημμυρών που σχετίζεται με τη νότια επέκταση του επιβατικού λιμένα εξετάστηκε στο πλαίσιο της φακέλου¹⁰² για την τροποποίηση της ΑΕΠΟ το 2018. Καταρχάς, λήφθηκε υπόψη στις μεταβολές του αντικειμένου του έργου (παράγραφος 3.1.2 του φακέλου) και στο τμήμα που εξετάζει τις δυνητικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής (ενότητα 8.2 του φακέλου). Επιπλέον, η πιθανότητα πλημμυρών οφειλόμενων στην κλιματική αλλαγή αξιολογήθηκε σε μερικές προτεινόμενες γενικές και ειδικές τεχνικές λύσεις (παράγραφοι 7.2.4. και 7.2.5 του φακέλου)¹⁰³.
- 5.2.9 Η ενότητα 9 του σχεδίου ΜΠΕ¹⁰⁴ που υποβλήθηκε για τη λήψη απόφασης παράτασης της ισχύος της ΑΕΠΟ εξετάζει επίσης τα σοβαρά ατυχήματα και τους κινδύνους που συνδέονται με πλημμύρες που οφείλονται στην κλιματική αλλαγή. Η ενότητα 10 της ίδιας μελέτης αναφέρει το υφιστάμενο καθεστώς προστασίας των ακτών και τα μέτρα που προτείνονται από την Εθνική Στρατηγική για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή (Απρίλιος 2016) για τη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων σε σχέση με το πρόβλημα των πλημμυρών και των κυμάτων που οφείλονται σε ακραία καιρικά φαινόμενα¹⁰⁵.

Πρόκληση κυκλοφοριακής συμφόρησης στις χερσαίες μεταφορές και ρύπανσης

- 5.2.10 Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής 2021 (όπως εγκρίθηκε από το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής¹⁰⁶) ανέλυσε τα ζητήματα που προκύπτουν από τις χερσαίες μεταφορές και πρότεινε μέτρα για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των συναφών προβλημάτων θορύβου και ρύπανσης, καθώς και τον μετριασμό των επιπτώσεων από την ανάπτυξη του λιμένα του Πειραιά.
- 5.2.11 Στο κεφάλαιο 4 του σχεδίου έκθεσης ΣΠΕ για το Προγραμματικό Σχέδιο¹⁰⁷ αναλύονται η κατάσταση και οι επιπτώσεις της κυκλοφορίας. Οι προηγούμενες μελέτες και ο εν εξελίξει σχεδιασμός προβλέπουν ότι η δέσμη των προτεινόμενων μέτρων (παράγραφος 4.5.6 του σχεδίου έκθεσης ΣΠΕ) –τα οποία θα βελτιωθούν περαιτέρω– θα διασφαλίσει ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση δεν θα επηρεαστεί από το αναπτυξιακό πρόγραμμα. Το κεφάλαιο 6 της έκθεσης ΣΠΕ για το Προγραμματικό Σχέδιο¹⁰⁸ εξετάζει τις πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης και προτείνει μέτρα για την αντιμετώπισή τους σε επίπεδο προγράμματος.
- 5.2.12 Η αιτία που αφορά την πρόκληση κυκλοφοριακής συμφόρησης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω της αύξησης της επιβατικής κίνησης αναλύεται στο Προγραμματικό Σχέδιο ως σωρευτικό πρόβλημα. Ο κύριος του έργου έλαβε υπόψη και μελέτησε το θέμα αυτό και συμπεριέλαβε στην έκθεση ΣΠΕ και στο Προγραμματικό Σχέδιο μέτρα για την αντιμετώπισή του. Το πεδίο της ανάλυσης κάλυπτε μεταξύ άλλων τη ρύπανση από τα φορτηγά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των έργων και από τα οχήματα που θα μεταφέρουν τους πρόσθετους επιβάτες.
- 5.2.13 Η μη τεχνική περίληψη της ΜΠΕ που συνεκτιμήθηκε στη διαδικασία λήψης απόφασης για τροποποίηση της ΑΕΠΟ το 2013, αναφερόταν στην ολοκληρωμένη μελέτη εκτίμησης των επιπτώσεων στην οδική κυκλοφορία, η οποία κατάληξε σε συμπεράσματα σχετικά με τη δυνητική κυκλοφοριακή συμφόρηση και ρύπανση στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα.
- 5.2.14 Η απόφαση τροποποίησης της ΑΕΠΟ (2013)¹⁰⁹ περιλάμβανε πρόσθετα μέτρα για τον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων των χερσαίων μεταφορών. Σε αυτά περιλαμβάνονταν το μέτρο 76 σχετικά με τα βαρέα φορτηγά, το μέτρο 81 για τη μεταφορά και τη διαχείριση αποβλήτων, το μέτρο 82 για την παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και το μέτρο 83 για κατάρτιση σχεδίου σχετικά με τα θέματα κυκλοφορίας και την υποβολή του στην αρμόδια αρχή.

¹⁰² φάκελος τροποποίησης ΑΕΠΟ του Ιανουαρίου 2018, που οδήγησε σε τροποποίηση της ΑΕΠΟ.

¹⁰³ φάκελος τροποποίησης ΑΕΠΟ του Ιανουαρίου 2018, που οδήγησε σε τροποποίηση της ΑΕΠΟ.

¹⁰⁴ ΜΠΕ της 11.10.2019, ενότητα 9.

¹⁰⁵ ΜΠΕ της 11.10.2019, ενότητα 10.

¹⁰⁶ Απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής υπ' αριθ. 43/2014, προσβάσιμη [εδώ](#).

¹⁰⁷ Έκθεση ΣΠΕ της 14.05.2020.

¹⁰⁸ Έκθεση ΣΠΕ της 14.05.2020.

¹⁰⁹ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής υπ' αριθ. 170400/11-09-2013, η οποία αναρτήθηκε στον δικτυακό τόπο aero.ypeka.gr

- 5.2.15 Ο φάκελος¹¹⁰ για την τροποποίηση της ΑΕΠΟ το 2018 (ενότητα σχετικά με την ποιότητα του αέρα) παρουσιάζει προτεινόμενα μέτρα για τη μείωση και διαχείριση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου (παράγραφος 9.8 του φακέλου). Τα μέτρα αυτά κυμαίνονται από τη μείωση των επιπτώσεων που έχουν οι μεταφορές με φορτηγά έως την παρακολούθηση των επιπτώσεων. Η απόφαση τροποποίησης της ΑΕΠΟ¹¹¹ τροποποίησε το μέτρο 65 σχετικά με τη διαχείριση της σκόνης και έθεσε ως απαίτηση να υποβληθεί προς έγκριση Τεχνική Περιβαλλοντική Μελέτη (ΤΕΠΕΜ) σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση.
- 5.2.16 Στην ενότητα 9¹¹² του σχεδίου ΜΠΕ (2019¹¹³) που υποβλήθηκε για τη λήψη απόφασης παράτασης της ισχύος της ΑΕΠΟ, παρουσιάζεται η εκτίμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η οποία είναι πιθανόν να επιδεινωθεί λόγω της αύξησης της κυκλοφορίας φορτηγών κατά την κατασκευή και λειτουργία του έργου και λόγω της αύξησης της επιβατικής κίνησης. Η έκθεση πρότεινε μέτρα για τη μείωση της ρύπανσης από τη σκόνη που προκαλείται από τα φορτηγά (κάλυψη και ψεκασμός) και περιορισμένες ώρες λειτουργίας (κατά τη φάση της κατασκευής του έργου και ιδίως κατά τη θερινή τουριστική περίοδο). Προτεινόμενα μακροπρόθεσμα μέτρα ήταν μεταξύ άλλων η ενθάρρυνση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών και η αντικατάσταση των συμβατικών λεωφορείων (που επί του παρόντος χρησιμοποιούν ως καύσιμο ντίζελ) με ηλεκτρικά λεωφορεία που θα θέσει σε κυκλοφορία ο κύριος του έργου.

Ατμοσφαιρική ρύπανση προκαλούμενη από την αυξημένη κυκλοφορία κρουαζιερόπλοιων

- 5.2.17 Η Τ&Ε αναφέρει σε έκθεσή της (2019) ότι το 2017 τα πολυτελή κρουαζιερόπλοια εξέπεμψαν δέκα φορές περισσότερο διοξείδιο του θείου από το σύνολο του στόλου επιβατικών αυτοκινήτων της ΕΕ. Η έκθεση τοποθετεί την Ελλάδα μεταξύ των πέντε πιο εκτεθειμένων σε αυτό το είδος ρύπανσης χωρών στην Ευρώπη.
- 5.2.18 Το σχέδιο έκθεσης ΣΠΕ για το Προγραμματικό Σχέδιο¹¹⁴ εξετάζει το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω της εντατικοποίησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή. Η σύνοψη της αξιολόγησης, τα βασικά συμπεράσματα και τα μέτρα που προτείνονται για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων συνοψίζονται στην παράγραφο 7.4.1.9 της έκθεσης ΣΠΕ, η οποία εξετάζει τρόπους μείωσης της ρύπανσης από τα κρουαζιερόπλοια (σύνδεση ηλεκτρικής ενέργειας) και το ενεργειακό μείγμα για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στα πλοία από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ).
- 5.2.19 Το σχέδιο έκθεσης ΣΠΕ θεωρεί ότι η ΚΥΑ σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων των πλοίων σε θείο¹¹⁵ (παράγραφος 3.3.2) θα μειώσει σημαντικά τις επιπτώσεις των εκπομπών των πλοίων στην ανθρώπινη υγεία και θα μειώσει επίσης τις επιπτώσεις της αύξησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην ανθρώπινη υγεία και στον τοπικό πληθυσμό (παράγραφος 6.22.3 της έκθεσης ΣΠΕ). Το σχέδιο έκθεσης ΣΠΕ αναφέρεται στην αύξηση των σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ ώστε να περιοριστεί η ατμοσφαιρική ρύπανση στον λιμένα του Πειραιά (παράγραφος 4.2.3 της έκθεσης ΣΠΕ).
- 5.2.20 Η μη τεχνική περίληψη της ΜΠΕ για την τροποποίηση (2013) της ΑΕΠΟ¹¹⁶ επισημαίνει μόνο πιθανή αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης λόγω της επέκτασης του λιμένα και σημειώνει την ανάγκη λήψης μέτρων μετριασμού.
- 5.2.21 Όπως σημειώνεται στην παράγραφο 5.2.13 ανωτέρω, η απόφαση του 2013 περί τροποποίησης της ΑΕΠΟ¹¹⁷ αναφέρεται μόνο στην ατμοσφαιρική ρύπανση από τις χερσαίες μεταφορές και στα σχετικά μέτρα, αλλά απαιτεί επίσης την κατάρτιση προγράμματος για την παρακολούθηση της

¹¹⁰ Ενότητα 9.8 του φακέλου για την τροποποίηση της ΑΕΠΟ (Ιανουάριος 2018).

¹¹¹ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 11021/30.07.2018.

¹¹² ΜΠΕ της 11.10.2019, ενότητα 9.

¹¹³ ΜΠΕ της 11.10.2019.

¹¹⁴ Έκθεση ΣΠΕ της 14.05.2020.

¹¹⁵ ΚΥΑ υπ' αριθ. [128/2016](#) ΦΕΚ 3958/Β/2016.

¹¹⁶ Μη τεχνική περίληψη της ΜΠΕ (2013).

¹¹⁷ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής υπ' αριθ. 170400/11-09-2013, η οποία αναρτήθηκε στον δικτυακό τόπο [aero.ypeka.gr](#)

ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του κυκλοφοριακού φόρτου σε ολόκληρη την περιοχή του επενδυτικού προγράμματος (παράγραφοι 82 και 93 της ΑΕΠΟ).

- 5.2.22 Στην παράγραφο 3.3.2 του φακέλου που συνεκτιμήθηκε για την τροποποίηση της ΑΕΠΟ (2018)¹¹⁸ επισημαίνεται ότι «οι τυχόν περιβαλλοντικές επιπτώσεις (θόρυβος, ατμοσφαιρικοί ρύποι, κυκλοφορία) από τις προτεινόμενες νέες λιμενικές εγκαταστάσεις στο νότιο τμήμα του κεντρικού λιμένα Πειραιά είναι πιο απομακρυσμένες από τον αστικό ιστό του Δήμου Πειραιά». Ωστόσο, το ζήτημα του μετριασμού των εκπομπών από τα κρουαζιερόπλοια δεν αντιμετωπίζεται λεπτομερέστερα στην εν λόγω μελέτη ούτε στην απόφαση του 2018 για τροποποίηση της ΑΕΠΟ¹¹⁹.
- 5.2.23 Στο σχέδιο ΜΠΕ που υποβλήθηκε για τη λήψη απόφασης παράτασης της ισχύος της ΑΕΠΟ (υπεγράφη στις 11 Οκτωβρίου 2019¹²⁰) και στη μη τεχνική περίληψή του (ενότητα 2 της ΜΠΕ) σημειώνονται οι επιπτώσεις από την αύξηση της κυκλοφορίας κρουαζιερόπλοιων και προτείνονται μέτρα μετριασμού για την αντιμετώπισή τους. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι θα παρέχεται στα πλοία ηλεκτροδότηση από την ξηρά και θα γίνεται χρήση φυσικού αερίου και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα κρουαζιερόπλοια στις γειτονικές περιοχές.

Κίνδυνοι για την υγεία συνδεδεμένοι με τη διαχείριση υλικών βυθοκόρησης και επικίνδυνων αποβλήτων και τη χρήση κυψελωτών κιβωτίων για τη διάθεση των βυθοκορημάτων

- 5.2.24 Τα υλικά από τις βυθοκορήσεις για την ανάπτυξη της νότιας ζώνης του λιμένα Πειραιά μελετήθηκαν στο σχέδιο έκθεσης ΣΠΕ (2020¹²¹). Η ΣΠΕ παραπέμπει στις πλέον πρόσφατες μελέτες, οι οποίες επιβεβαίωσαν την ποιότητα των ιζημάτων στον λιμένα, όπως αυτή είχε ήδη προσδιοριστεί. Το σχέδιο έκθεσης ΣΠΕ (παράγραφος 6.25.4 της έκθεσης ΣΠΕ) επισημαίνει ότι «απαιτείται στοχευμένο πρόγραμμα για την αξιολόγηση της ποιότητας των ιζημάτων στην περιοχή του λιμένα, με επικέντρωση στις περιοχές στις οποίες θα απαιτηθούν νέες εργασίες βυθοκόρησης (επίσης ως μέρος του προγράμματος παρακολούθησης)», αλλά τάσσεται υπέρ της επαναχρησιμοποίησης του υλικού βυθοκόρησης.
- 5.2.25 Στην παράγραφο 3.1.2 του φακέλου που αποσκοπούσε στην τροποποίηση της ΑΕΠΟ (2018) επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με τη γεωφυσική έρευνα, το χαλαρό υλικό που υπάρχει στο ανώτερο στρώμα του πυθμένα πρέπει να απομακρυνθεί προκειμένου να γίνει με ασφάλεια η έδραση του πρίσματος επίχωσης επί του οποίου θα τοποθετηθούν τα κυψελωτά κιβώτια. Στην παράγραφο 3.4.1 του εν λόγω φακέλου περιγράφεται η νομική βάση για τη διαχείριση των βυθοκορημάτων, ενώ στην παράγραφο 3.4.2 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της δειγματοληψίας και ο βαθμός ρύπανσης των βυθοκορημάτων. Το συμπέρασμα που εξάγεται είναι ότι οι τιμές χημικής σύστασης είναι χαμηλότερες από τα κατώτατα όρια που ισχύουν για την ταξινόμηση υλικών βυθοκόρησης ως αποβλήτων σύμφωνα με την απόφαση 2003/33/ΕΕ, πράγμα που δεν επιτρέπει την άμεση διάθεσή τους σε χώρους υγειονομικής ταφής ή για την αποκατάσταση λατομείων. Στην παράγραφο 3.4.3, ο φάκελος προτείνει διάφορες εναλλακτικές λύσεις για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα υλικά βυθοκόρησης. Η έκθεση δεν προτείνει σε κανένα σημείο της την υποβολή των ιζημάτων βυθοκόρησης σε επεξεργασία.
- 5.2.26 Ο φάκελος συνεκτιμήθηκε για τη λήψη της υπ' αριθ. 11021/30.07.2018 απόφασης¹²² τροποποίησης της ΑΕΠΟ ως προς τις «τεχνικές λεπτομέρειες που αφορούν στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και στον τρόπο κατασκευής του έργου της επέκτασης επιβατικού λιμένα προς τη νότια πλευρά». Η αρμόδια αρχή εξέδωσε απόφαση η οποία τροποποιούσε την ΑΕΠΟ όσον αφορά τη χρήση και την τελική διάθεση των υλικών βυθοκόρησης (σημείο 66) συνδέοντάς την με την υπ' αριθ. 9654/29.2.2016 απόφαση τροποποίησης της ΑΕΠΟ. Η εν λόγω απόφαση δεν επιτρέπει την επεξεργασία των ιζημάτων στην περιοχή του λιμένα, αλλά αναφέρει τις περιοχές διάθεσής τους στη θάλασσα και τη μέθοδο διάθεσής τους.

¹¹⁸ Παράγραφος 9.9 της ΜΠΕ (Ιανουάριος 2018).

¹¹⁹ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 11021/30.07.2018.

¹²⁰ ΜΠΕ της 11.10.2019.

¹²¹ Έκθεση ΣΠΕ της 14.05.2020.

¹²² Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 11021/30.07.2018.

- 5.2.27 Το σχέδιο ΜΠΕ που υποβλήθηκε για τη λήψη απόφασης παράτασης της ισχύος της ΑΕΠΟ (2019¹²³) ανέλυε την ποιότητα των υλικών βυθοκόρησης (παράγραφος 8.9.4 του σχεδίου ΜΠΕ) καθώς και εναλλακτικές λύσεις για τη χρήση των βυθοκορημάτων. Δίνει προτεραιότητα στην επαναχρησιμοποίηση των υλικών βυθοκόρησης (παράγραφος 2.4 του σχεδίου ΜΠΕ).
- 5.2.28 Η πρακτική της χρήσης ιζημάτων και υλικών βυθοκόρησης στις κατασκευές υποστηρίζεται από τους κανονισμούς της ΕΕ και συνάδει με τις ορθές πρακτικές. Διάφορες πηγές, μεταξύ των οποίων οι κατευθυντήριες γραμμές του LIFE για τη διαχείριση των ιζημάτων (Sediment Management Guidelines 2009¹²⁴), συνιστούν την επαναχρησιμοποίηση των ρυπασμένων ιζημάτων σε παραγωγικές δραστηριότητες και τη μετατροπή τους σε μη ρυπασμένο υλικό. Εναπόκειται στην αρμόδια εθνική αρχή να προσδιορίσει τον βαθμό ρύπανσης του υλικού που θα εξορυχθεί για την κατασκευή του λιμένα και να καθορίσει τον καλύτερο τρόπο διάθεσής του είτε με την απόρριψή του στη θάλασσα (σε εγκεκριμένες περιοχές) είτε με τη χρήση του στην κατασκευή του έργου.
- 5.2.29 Οι σχετικές ΣΠΕ και ΜΠΕ δεν πρότειναν και οι αποφάσεις που εκδόθηκαν από την αρμόδια αρχή δεν επέτρεπαν την επεξεργασία ή τον καθαρισμό των βυθοκορημάτων στον λιμένα ή κοντά σε αυτόν. Η αρμόδια αρχή απαιτεί να γίνεται η διαχείριση των ιζημάτων βυθοκόρησης σύμφωνα με τις ισχύουσες εθνικές απαιτήσεις, σε περίπτωση που δεν είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση στην κατασκευή, η οποία αποτελεί ορθή πρακτική όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο. Η τροποποίηση της ΑΕΠΟ το 2018 επέτρεψε τη διάθεση του πλεονάζοντος υλικού βυθοκόρησης σε καθορισμένες περιοχές στη θάλασσα¹²⁵, υπό τον όρο ότι από τις διενεργούμενες αναλύσεις προκύπτει ότι το υλικό αυτό δεν είναι επιβλαβές για το θαλάσσιο περιβάλλον (παράγραφος 66 της τροποποίησης της ΑΕΠΟ του 2018).

Ευρήματα σχετικά με τον ρόλο της ΕΤΕπ

- 5.2.30 Οι υπηρεσίες της ΕΤΕπ απαίτησαν από τον φορέα υλοποίησης του έργου να λάβει έγκριση για το νέο Προγραμματικό Σχέδιο. Ο φορέας υλοποίησης του έργου κίνησε διαδικασία ΣΠΕ για το νέο Προγραμματικό Σχέδιο, στο πλαίσιο της οποίας εξετάστηκαν τα σημαντικά περιβαλλοντικά ζητήματα, όπως οι πλημμύρες, είτε οφείλονται στα απόνερα πλοίων (παράγραφος 5.2.6) είτε στην κλιματική αλλαγή (παράγραφοι 5.2.7-5.2.9), η ρύπανση την οποία μπορεί να προκαλέσει η αύξηση των χερσαίων μεταφορών (παράγραφοι 5.2.10-5.2.16), καθώς και η ρύπανση από τα πρόσθετα κρουαζιερόπλοια (παράγραφοι 5.2.17-5.2.23).
- 5.2.31 Το JASPERS παρέσχε συμβουλές επί του αντικειμένου του φακέλου που εκπονήθηκε για την τροποποίηση της ΑΕΠΟ το 2018. Διατύπωσε επίσης παρατηρήσεις επί του σχεδίου ΜΠΕ για την παράταση ισχύος της ΑΕΠΟ, το οποίο εξέταζε τα ζητήματα της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, των κυμάτων θυέλλης και των πλημμυρών, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης από τα πρόσθετα κρουαζιερόπλοια και της απόληψης ιζημάτων βυθοκόρησης που είναι αναγκαία για την κατασκευή.
- 5.2.32 Τον Απρίλιο 2018 ο κύριος του έργου υπέβαλε φάκελο τροποποίησης ΑΕΠΟ για λήψη απόφασης, η οποία οδήγησε στην έκδοση της απόφασης του 2018 για τροποποίηση της ΑΕΠΟ¹²⁶. Στο φάκελο και στην απόφαση εξετάζεται λεπτομερώς το ζήτημα των κυψελωτών κιβωτίων που θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή των πρόσθετων θέσεων πρόσδεσης και του επιβατικού τερματικού σταθμού στην νότια περιοχή του λιμένα. Στο φάκελο τροποποίησης της ΑΕΠΟ του 2018 σημειώνεται η απόφαση¹²⁷ έγκρισης Τεχνικής Περιβαλλοντικής Μελέτης (ΤΕΠΕΜ) για την εγκατάσταση και λειτουργία εργοταξιακού χώρου προκατασκευής κυψελωτών κιβωτίων στη νότια ακτή του επιβατικού λιμένα Πειραιά.

¹²³ ΜΠΕ της 11.10.2019.

¹²⁴ LIFE Sediment management Guidelines, 2009

¹²⁵ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 11021/30.07.2018.

¹²⁶ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 11021/30.07.2018.

¹²⁷ Απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας υπ' αριθ. 5393 της 7 Μαρτίου 2018.

Πορίσματα

- 5.2.33 Τα στοιχεία που εξετάστηκαν από το ΕΤΕπ/ΜΚ δείχνουν ότι κατά τη λήψη των αποφάσεων σχετικά με τις επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου και τη συνιστώσα (2) του έργου, που χρηματοδοτείται από την ΕΤΕπ, τα ζητήματα που εγείρονται στην καταγγελία ελήφθησαν υπόψη στις διαδικασίες που έχουν ήδη ολοκληρωθεί (ΣΠΕ και ΕΠΕ για την τροποποίηση της ΑΕΠΟ). Ορισμένες διαδικασίες που αφορούν διεξοδικότερο έλεγχο των εγχειρόμενων ζητημάτων δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί και βρίσκονται σε εξέλιξη¹²⁸.
- 5.2.34 Με βάση τα στοιχεία που εξέτασε, το ΕΤΕπ-ΜΚ διαπίστωσε ότι τα ζητήματα που εγείρονται στην καταγγελία εξετάστηκαν σε πολλές πρόσφατες περιβαλλοντικές μελέτες που εκπονήθηκαν για τη λήψη αποφάσεων. Ως εκ τούτου, κρίνει ότι τα περιβαλλοντικά πρότυπα 1 και 2 της ΕΤΕπ τηρήθηκαν όσον αφορά τα ζητήματα που εγείρονται στην αίτηση II.
- 5.2.35 Η ΕΤΕπ έχει ολοκληρώσει το στάδιο της αξιολόγησης του έργου. Κατόπιν της υπογραφής της σύμβασης χρηματοδότησης, η ΕΤΕπ θα παρακολουθεί την κατάσταση όσον αφορά τη λήψη περιβαλλοντικών αποφάσεων για το έργο.
- 5.2.36 Η καταγγελία υποβλήθηκε ενώ βρίσκονταν ακόμη σε εξέλιξη δύο σημαντικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του επενδυτικού προγράμματος του λιμένα Πειραιά: η παράταση ισχύος της ΑΕΠΟ (η οποία σήμερα έχει ολοκληρωθεί) και η ΣΠΕ για το Προγραμματικό Σχέδιο. Οι ευκαιρίες που παρέχουν αυτές οι τρέχουσες διαδικασίες λήψης αποφάσεων, στις οποίες έχει επίσης πρόσβαση το ενδιαφερόμενο κοινό, δεν έχουν εξαντληθεί και οι εν λόγω διαδικασίες δεν έχουν αμφισβητηθεί ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.
- 5.2.37 Δεδομένου ότι οι προϋποθέσεις για την εκταμίευση που προβλέπονται στη σύμβαση χρηματοδότησης εξακολουθούν να μην πληρούνται (παράγραφος 5.1.14) και δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη καμία εκταμίευση (παράγραφος 2.6), το ΕΤΕπ-ΜΚ ήταν σε θέση να συμπεράνει ότι δεν υπήρξε κακοδιοίκηση από την πλευρά της ΕΤΕπ, η οποία παρακολουθεί την κατάσταση και λαμβάνει εγκαίρως πληροφορίες από τον κύριο του έργου.
- 5.2.38 Μετά από εξέταση των εφαρμοστέων ΣΠΕ και ΜΠΕ, το ΕΤΕπ-ΜΚ δεν βρήκε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το υλικό βυθοκόρησης θα υποβληθεί σε επεξεργασία στη λιμενική ζώνη ή σε περιοχή κοντά στον λιμένα. Η χρήση υλικού βυθοκόρησης για την πλήρωση κυψελωτών κιβωτίων υποστηρίζεται από τους κανονισμούς της ΕΕ και συνάδει με τις ορθές πρακτικές. Ως εκ τούτου, το ΕΤΕπ-ΜΚ θεωρεί ότι η πρακτική αυτή δεν έρχεται σε αντίθεση με τη Δήλωση Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Αρχών και Προτύπων της ΕΤΕπ (παράγραφοι 5.2.24-5.2.29).

¹²⁸ Οι εν λόγω διαδικασίες βρίσκονταν ακόμη σε εξέλιξη κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας έκθεσης.

6. ΣΥΝΟΨΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΗ

6.1 Στον ακόλουθο πίνακα συνοψίζονται τα πορίσματα της έρευνας και η απόφαση σχετικά με την εξεταζόμενη υπόθεση.

Πίνακας 2. Σύνοψη πορισμάτων

Αιτίαση	Εφαρμοστέα πρότυπα	Ρόλος της ΕΤΕπ	Απόφαση	Προτάσεις βελτίωσης
<p>I. Παραβάσεις της ελληνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας στην περιβαλλοντική αδειοδότηση</p>	<p>α) Οι επίμαχες συνιστώσες του συνολικού έργου και το χρηματοδοτούμενο από την ΕΤΕπ έργο περιλαμβάνονται στο νέο Προγραμματικό Σχέδιο, το οποίο τελεί υπό έγκριση και διαθέτει σχέδιο έκθεσης ΣΠΕ.</p> <p>β) Το επενδυτικό πρόγραμμα του λιμένα Πειραιά, συμπεριλαμβανομένων των επίμαχων συνιστωσών του συνολικού έργου, τελεί ακόμη υπό αξιολόγηση στο πλαίσιο μιας εν εξελίξει διαδικασίας η οποία αναμένεται να οδηγήσει σε παράταση της ισχύος της ΑΕΠΟ. Ο κύριος του έργου διαθέτει ισχύουσα ΑΕΠΟ για την εκτέλεση του έργου.</p>	<p>Στη σύμβαση χρηματοδότησης, η ΕΤΕπ έχει θέσει ως προϋπόθεση για την εκταμίευση την ύπαρξη ισχύουσας ΑΕΠΟ και εγκεκριμένου Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου.</p> <p>Η ΕΤΕπ εξακολουθεί να παρακολουθεί το έργο που χρηματοδοτεί, με βάση τα πρότυπα και σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης χρηματοδότησης.</p> <p>Κατά τη διάρκεια της έρευνας, ως στοιχείο έμμεσα συνδεδεμένο με την αιτίαση, το ΕΤΕπ-ΜΚ διαπίστωσε ότι η ιστοσελίδα του χρηματοδοτούμενου από την ΕΤΕπ έργου δεν περιέχει συνδέσμους προς τις μη τεχνικές περιλήψεις ή τις ΜΠΕ της ΕΠΕ (ΑΕΠΟ) και την ΣΠΕ του Προγραμματικού Σχεδίου. Η ΕΤΕπ συμφώνησε να λάβει μέτρα για τη διόρθωση αυτής της παράλειψης.</p>	<p>Αβάσιμη αιτίαση</p>	<p>Κατά την ολοκλήρωση του χρηματοδοτούμενου από την ΕΤΕπ έργου (που αναμένεται για το πρώτο τρίμηνο του 2024), να συμπεριληφθούν στο Δελτίο Ολοκλήρωσης της Εκτίμησης Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων (ESCS) οι πλέον επικαιροποιημένες βασικές πληροφορίες σχετικά με τις ΕΠΕ και ΣΠΕ, σύμφωνα με τις εσωτερικές διαδικασίες (παράγραφος 5.1.24)</p>
<p>II. Εκτίμηση ορισμένων σημαντικών αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου</p>	<p>Κατά τη λήψη των αποφάσεων για το επενδυτικό πρόγραμμα του λιμένα Πειραιά, τα ζητήματα που εγείρονται στην καταγγελία ελήφθησαν υπόψη στις διαδικασίες που έχουν ήδη ολοκληρωθεί (ΣΠΕ και ΕΠΕ για την τροποποίηση της ΑΕΠΟ), ενώ ορισμένες διαδικασίες δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί και βρίσκονται σε εξέλιξη. Τα ζητήματα που εγείρονται στην καταγγελία εξετάστηκαν σε πολλές πρόσφατες περιβαλλοντικές μελέτες που εκπονήθηκαν για τη λήψη αποφάσεων. Ως εκ τούτου, κρίνεται ότι τηρήθηκαν τα περιβαλλοντικά πρότυπα 1 και 2 της ΕΤΕπ.</p>	<p>Δεδομένου ότι οι προϋποθέσεις για την εκταμίευση που προβλέπονται στη σύμβαση χρηματοδότησης εξακολουθούν να μην πληρούνται, και δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη καμία εκταμίευση, το ΕΤΕπ-ΜΚ ήταν σε θέση να συμπεράνει ότι δεν υπήρξε κακοδιοίκηση από την πλευρά της ΕΤΕπ.</p>	<p>Αβάσιμη αιτίαση</p>	<p>μ.δ.</p>

- 6.2 Κατά την αξιολόγηση του έργου και τον καθορισμό των όρων της σύμβασης χρηματοδότησης, η ΕΤΕπ ενήργησε σύμφωνα με τα ισχύοντα περιβαλλοντικά και κοινωνικά της πρότυπα και με την περιβαλλοντική νομοθεσία. Ως εκ τούτου, το ΕΤΕπ-ΜΚ δεν διαπίστωσε κακοδιοίκηση εκ μέρους της ΕΤΕπ όσον αφορά τις προβαλλόμενες αιτιάσεις.
- 6.3 Το ΕΤΕπ-ΜΚ περατώνει την υπόθεση απορρίπτοντας δύο αιτιάσεις χωρίς διεξαγωγή έρευνας και δύο αιτιάσεις κατόπιν διεξαγωγής έρευνας και χωρίς να διαπιστώσει κακοδιοίκηση από την πλευρά της ΕΤΕπ. Το ΕΤΕπ-ΜΚ υπέβαλε στις αρμόδιες υπηρεσίες της ΕΤΕπ μία πρόταση βελτίωσης.
- 6.4 Ο καταγγέλλων έχει τη δυνατότητα να προσφύγει στην ελληνική δικαιοσύνη κατά των αποφάσεων που βρίσκονται σε εξέλιξη εφόσον θεωρεί ότι υπάρχει παράβαση της εθνικής νομοθεσίας.



10.03.2021



10.03.2021