

Έντυπο καταγγελίας για μη συμμόρφωση με το δίκαιο της ΕΕ

8 / 10

8. Έλεγχος στοιχείων

Ελέγξτε τα στοιχεία που καταχωρίσατε σ' αυτό το έντυπο πριν από την υποβολή του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Για να κάνετε αλλαγές, χρησιμοποιήστε το κουμπί «Πίσω» για να μεταφερθείτε στις προηγούμενες σελίδες.

Στοιχεία εκπροσώπου

Επωνυμία	Κύριος ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗΣ
E-mail	mchrysom@gmail.com
Οδός και αριθμός	ΜΑΡΚΟΡΑ 13
Ταχυδρομικός κώδικας, Πόλη	65404, ΚΑΒΑΛΑ
Χώρα	Ελλάδα
Τηλέφωνο	6944374669

Στοιχεία καταγγέλλοντος

Επιχείρηση ή οργανισμός	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΗΜΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ
Επωνυμία	Κύριος ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΚΑΛΠΑΚΙΔΗΣ
E-mail	themiskalp@gmail.com
Γλώσσα	ελληνικά
Οδός και αριθμός	ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ 2
Ταχυδρομικός κώδικας, Πόλη	64003, ΚΡΗΝΙΔΕΣ ΚΑΒΑΛΑΣ
Χώρα	Ελλάδα
Τηλέφωνο	6945107325

Διεύθυνση αλληλογραφίας

E-mail mchrysom@gmail.com

Στοιχεία της αρχής ή του οργανισμού

Όνομασία της αρχής	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ - ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ, ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ & ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
Αρμόδιος επικοινωνίας	ΑΓΑΛΙΩΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
E-mail	nagaliotis@mnec.gr
Τηλέφωνο	++30 210 3286434
Οδός και αριθμός	Ερμού και Κορνάρου 1
Ταχυδρομικός κώδικας, Πόλη	10563, Αθήνα
Χώρα	Ελλάδα

Εθνικά μέτρα που ενδέχεται να παραβιάζουν τη νομοθεσία της ΕΕ

Εθνικά μέτρα που ενδέχεται να παραβιάζουν τη νομοθεσία της ΕΕ	Η 174848/12-09-2014 Απόφαση (ΥΑ) του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (ΕΠΟ) για την Κατασκευή και Λειτουργία του έργου “Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου Υψηλής Πίεσης (ΤΑΡ) & Συνοδευτικές Εγκαταστάσεις – Ελληνικό Τμήμα”» Η 60211/4-6-2015 Απόφαση (ΥΑ) του Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού «Έγκριση Σχεδίου Συμμετοχής του Κοινού για το έργο “Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου, Trans Adriatic Pipeline, ΤΑΡ” Η 153482/17-11-2015 Απόφαση (ΥΑ) του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Τροποποίηση της υπ. αριθμ’ 174848/12-09-2014 Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) για την κατασκευή και λειτουργία του έργου “Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου, Trans Adriatic Pipeline, ΤΑΡ” και συνοδευτικές εγκαταστάσεις – Ελληνικό Τμήμα”»
Νομοθεσία της ΕΕ που πιστεύετε ότι έχει παραβιαστεί	Στην περίπτωση του ΤΑΡ εφαρμόζεται ο Κανονισμός (ΕΕ) 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές. Στην 30η αιτιολογική του σκέψη ο Καν. αναφέρει ότι «... χρειάζονται επιπλέον μέτρα, για να διασφαλιστεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο διαφάνειας και συμμετοχής των πολιτών για όλα τα σχετικά ζητήματα της διαδικασίας χορήγησης αδειών για έργα κοινού ενδιαφέροντος». Εξάλλου, στο ά. 1 ο Καν. ορίζει ότι «Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός: β) διευκολύνει την έγκαιρη υλοποίηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος με τον εξορθολογισμό, τον στενότερο συντονισμό και την επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης και με την αύξηση της συμμετοχής των πολιτών». Για την επίτευξη

του βασικού στόχου της «αύξησης της συμμετοχής των πολιτών» κατά τον σχεδιασμό και έγκριση ΕΚΕ ο Καν. προβλέπει αναλυτικές διατάξεις (ά. 9 – 10 και Παράρτημα VI) με τις οποίες: 1. Αναγνωρίζεται ευρύτατο δικαίωμα διαβούλευσης τόσο όσον αφορά τους δικαιούχους της συμμετοχής (Παράρτημα VI 3 α) όσο και ως προς το αντικείμενο της διαβούλευσης. Εξάλλου, ο Καν. απαιτεί η διαβούλευση με το κοινό να είναι ουσιαστική και αποτελεσματική, ορίζοντας ότι ενδιαφερόμενοι «ενημερώνονται διεξοδικά και ζητείται η γνώμη τους σε αρχικό στάδιο, όταν μπορούν ακόμη να ληφθούν υπόψη ενδεχόμενες ανησυχίες που εκφράζει το κοινό, και με ασυγκάλυπτο και διαφανή τρόπο. Κατά περίπτωση, η αρμόδια αρχή στηρίζει ενεργά τις δραστηριότητες που αναλαμβάνει ο φορέας υλοποίησης του έργου». Ακόμη, προβλέπεται ότι ο φορέας υλοποίησης του έργου «δημοσιεύει ενημερωτικό φυλλάδιο 15 σελ. το πολύ, που θα παρέχει μια σαφή και συνοπτική επισκόπηση του στόχου και του προκαταρκτικού χρονοδιαγράμματος του έργου και θα αναφέρει τις μελετηθείσες εναλλακτικές οδούς του έργου ανάπτυξης εθνικού δικτύου, τον αναμενόμενο αντίκτυπο, μεταξύ άλλων διασυνωριακού χαρακτήρα, και τα πιθανά μέτρα μετριασμού, το οποίο δημοσιεύεται πριν από την έναρξη της διαβούλευσης». Ο Καν. ορίζει επίσης ότι «Κάθε δημόσια διαβούλευση καλύπτει όλα τα ζητήματα σχετικά με το συγκεκριμένο στάδιο της διαδικασίας αδειοδότησης» (Παράρτημα VI, 3 β) ενώ ρητά προβλέπεται ότι στο αντικείμενο της διαβούλευσης περιλαμβάνονται ζητήματα σχετικά με την όδευση του αγωγού, έτσι ώστε να «διευκολύνεται ο προσδιορισμός της καταλληλότερης τοποθεσίας ή διαδρομής και τα σχετικά ζητήματα που θα αφορά ο φάκελος της αίτησης» (ά. 9 παρ. 4) Από τη διατύπωση της διάταξης συνάγονται ευθέως ότι (α) το ζήτημα της όδευσης του αγωγού αποτελεί κεντρικό και ουσιώδες ζήτημα της διαβούλευσης και (β) η διαβούλευση θα πρέπει να προηγηθεί της διαμόρφωσης και κατάθεσης του φακέλου για την έγκριση της Μελέτης Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων (ΜΠΚΕ) αλλά και της Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ). 2. Καθορίζονται αναλυτικά και δεσμευτικά οι λεπτομερείς κανόνες σχετικά με το περιεχόμενο, το χρονικό διάστημα, τη διαδικασία και τον απολογισμό της διαβούλευσης. 3. Ανατίθεται η ευθύνη του ελέγχου της τήρησης των κανόνων που αφορούν τη διενέργεια της διαβούλευσης στην αρμόδια για την αδειοδότηση εθνική αρχή, αφού αυτή: (α) εγκρίνει το «σχέδιο σχετικά με τη συμμετοχή των πολιτών» ή ζητά τροποποιήσεις αν διαπιστώσει ότι αυτό δεν είναι σύμφωνο με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό, (β) «στηρίζει ενεργά τις δραστηριότητες διαβούλευσης που αναλαμβάνει ο φορέας υλοποίησης του έργου», (γ) ελέγχει ex post την τήρηση του εγκριθέντος σχεδίου με βάση έκθεση που συντάσσει ο φορέας υλοποίησης του έργου και περιλαμβάνει συνοπτικά τα αποτελέσματα των σχετικών με την συμμετοχή του κοινού δραστηριοτήτων πριν από την υποβολή του φακέλου της αίτησης και, τέλος, (δ)

είναι υποχρεωμένη να λάβει δεόντως υπόψη τα αποτελέσματα της διαβούλευσης για την έκδοση της εμπειριστατωμένης απόφασης αδειοδότησης του έργου. Ο Κανονισμός (ΕΕ) 347/2013 σύμφωνα με το άρθρο 24 «τέθηκε σε εφαρμογή από την 1η Ιουνίου 2013.

Περιγραφή του προβλήματος

Περιγράψτε το πρόβλημά σας

Με την ΥΑ 174848/12-09-2014 εγκρίθηκαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι για την κατασκευή και λειτουργία του ΤΑΡ στην Ελλάδα. Σε αυτήν αποτυπώθηκε η κεντρική επιλογή του φορέα υλοποίησης για την όδευση του αγωγού δια μέσου της πεδιάδος (τενάγη) των Φιλίππων. Η επιλογή αυτή, παρά την καθολική αντίθεση που συνάντησε, ουδέποτε άλλαξε ουσιωδώς, παρά τους περί του αντιθέτου ισχυρισμούς του ΤΑΡ αλλά και των αρμόδιων ελληνικών αρχών. Η ανωτέρω ΑΕΠΟ ήταν ευθέως αντίθετη με τον Καν. (ΕΕ) 347/2013, αφού δεν τηρήθηκε καμία από τις διατάξεις του σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού, παρά το γεγονός ότι αυτός είχε ήδη τεθεί σε ισχύ (1.6.2013). Ειδικότερα, δεν κατατέθηκε προς έγκριση «σχέδιο σχετικά με τη συμμετοχή των πολιτών» ούτε τελική έκθεση των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης, πριν από την έκδοση της εγκριτικής απόφασης. Η επιλογή όδευσης του ΤΑΡ δια μέσου της πεδιάδος των Φιλίππων συνάντησε εξ αρχής την καθολική αντίθεση των περιφερειακών και των τοπικών αρχών, των επιστημονικών φορέων, των ενδιαφερομένων πολιτών, που πρότειναν εναλλακτικές οδεύσεις. Από τους φορείς που αντέδρασαν και με αποφάσεις τους ζήτησαν αλλαγή όδευσης αναφέρουμε ενδεικτικά: Το Περιφερειακό Συμβούλιο Αν. Μακεδονίας και Θράκης, που ζήτησε «νέα χάραξη στην όδευση του Αγωγού, ώστε να αποφύγει τη διέλευση από τα Τενάγη Φιλίππων» (6.10.2014). Ο Δήμος Καβάλας με Ψήφισμά (19/9/2014) του τόνισε ότι «είναι αντίθετο στην όδευση του αγωγού ΤΑΡ όπως έχει σχεδιασθεί και προτείνεται από την εταιρεία και λέει ΟΧΙ στη διέλευση του αγωγού από καλλιεργήσιμες εκτάσεις υψηλής παραγωγικότητας». Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας (ΤΕΕ ΑΜ). Το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Παράρτημα Ανατολικής Μακεδονίας (ΓΕΩΤΕΕ ΑΜ), ο Αγροτικός Σύλλογος Καβάλας, ενώ συνεστήθη Συντονιστική Επιτροπή Πολιτών για την αλλαγή της όδευσης του ΤΑΡ. Συνοπτικά τα επιχειρήματα που διατυπώθηκαν κατά της επιλογής όδευσης του αγωγού ΤΑΡ δια μέσου της πεδιάδος των Φιλίππων είναι τα εξής: Η περαιτέρω μείωση της καλλιεργούμενης γης υψηλής παραγωγικότητας (4/7/2014 γνωμοδότηση του Υπουργείου Γεωργικής Ανάπτυξης και Τροφίμων) στην πεδιάδα των Φιλίππων. Η ιδιαιτερότητα των εδαφών των Τεναγών, στα οποία, λόγω της οργανικής ασταθούς δομής τους (τύρφη), ελλοχεύει ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος μεγάλης κλίμακας. Η εγκριθείσα όδευση παραγνώνει τα διαγνωσμένα προβλήματα του τυρφώνα, όπως η συνίζηση, καθίζηση και η αυτοανάφλεξη της τύρφης, η

υπάρδευση και τα πλημυρικά φαινόμενα. Η όδευση του ΤΑΡ εφάπτεται της Β Ζώνης, διασχίζει σχεδόν εξ ολοκλήρου την Γ Ζώνη και απέχει από την Α Ζώνη προστασίας του Αρχαιολογικού Χώρου Φιλιππων, που αποτελεί Μνημείο Παγκόσμιας Πολιτισμικής Κληρονομιάς της UNESCO, μόλις 400 μ.. Ακόμη, ο αγωγός πρόκειται να διέλθει από το πεδίο της ιστορικής Μάχης των Φιλιππων. Οι επιπτώσεις από τον κατά τα παραπάνω κίνδυνο ατυχήματος (που δεν αρνείται και ο φορέας υλοποίησης) θα είναι ολέθριες για το Μνημείο, που θα κινδυνεύσει με ισοπέδωση. Εξάλλου, σε πολλά από τα σημεία της όδευσης του αγωγού υπάρχουν ενδεχομένως αρχαιολογικά ευρήματα τα οποία δεν έχουν αναδειχθεί ακόμη (Εγνατία οδός, νομισματοκοπείο Φιλίππου κα). Στην περιοχή από την οποία θα διέλθει ο αγωγός υπάρχει ένας από τους μοναδικούς τυρφώνες της Ελλάδας. Η περιοχή αποτελεί «φυσική ενεργειακή αποθήκη» της χώρας και η ακεραιότητά της πρέπει να διαφυλαχτεί στο παρόν και στο μέλλον. Η ανωτέρω γενικευμένη αντίδραση δεν είχε ως σκοπό τη ματαίωση του έργου αλλά την αλλαγή όδευσης του ΤΑΡ, προβάλλοντας εναλλακτικές οδεύσεις χωρίς σοβαρή αύξηση του κόστους. Υπό το βάρος των αντιδράσεων αλλά της παραβίασης της νομοθεσίας της ΕΕ, ο φορέας υλοποίησης 3 μόλις μήνες μετά την από 17/9/2014 έγκριση της ΑΕΠΟ υπέβαλλε στις 17/12/2014 αίτημα τροποποίησής της. Στις 9/3/2015 υπέβαλλε προς έγκριση Σχέδιο Συμμετοχής του Κοινού για το έργο του ΤΑΡ, που εγκρίθηκε με την ΥΑ 60211/4/6/2015, παρά το γεγονός ότι το σχέδιο αποτελείται από διαβουλευτικές ενέργειες μη επαληθεύσιμες, που εξ ολοκλήρου έγιναν σε προηγούμενες φάσεις, και τις περισσότερες φορές είχαν άλλο αντικείμενο. Το ερώτημα που προκύπτει είναι γιατί δεν υποβλήθηκαν εγκαίρως, αν βέβαια υπήρξαν. Τελικά με την 153482/17-11-2015 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας εγκρίθηκε η τροποποίηση της αρχικής ΑΕΠΟ. Ωστόσο, παρά τα περι του αντιθέτου υποστηριζόμενα από το φορέα υλοποίησης αλλά και τις ελληνικές αρχές, η επιλογή όδευσης του αγωγού δια των Τεναγών Φιλιππων δεν άλλαξε ουσιωδώς. Αυτό βεβαιώνεται: (α) Από την με αριθμό 98/2015 Γνωμοδότηση του Περιφερειακού Συμβουλίου ΑΜ-Θ, στην οποία τονίζεται ότι «Η όδευση του αγωγού για την περιοχή των Τεναγών, σύμφωνα με τον φάκελο τροποποίησης δεν έχει αλλάξει σε σχέση με την εγκεκριμένη ΑΕΠΟ του αγωγού», (β) Από τη Βεβαίωση – Δήλωση της 6/2/2018 του κ. Βασιλειάδη, Δρ. Πολιτικού Μηχανικού, ο οποίος αναφερόμενος στην ως άνω τροποποιητική απόφαση τονίζει ότι: «Οι δύο χαράξεις της όδευσης του αγωγού ΤΑΡ από τα τενάγη Φιλιππων (αρχική και τροποποιημένη) ταυτίζονται απολύτως. Επομένως η παραπάνω διατύπωση της τροποποιητικής ΑΕΠΟ δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα διότι η βόρεια εναλλακτική όδευση, ως ταυτιζόμενη με την αρχικά εγκριθείσα όδευση δεν αποτελεί εναλλακτική όδευση». Στην ουσία ο φορέας υλοποίησης μετακίνησε βορειότερα κατά λίγα μέτρα την όδευση του αγωγού, χωρίς να

αλλάζει την αρχική του θέση (δια των Τεναγών), επιλέγοντας να απομακρυνθεί από το επίκεντρο του τυρφώνα, χωρίς βέβαια να τον παρακάμψει εντελώς, και να έρθει εγγύτερα στον αρχαιολογικό χώρο των Φιλίππων με ότι κινδύνους αυτό εγκυμονεί. Με τον τρόπο αυτό ο ΤΑΡ με ευθύνη και ανοχή των ελληνικών αρχών (α) επέβαλλε την αρχική του επιλογή (όδευση δια των τεναγών Φιλίππων), πού έπασχε λόγω της παραβίασης του δικαίου της ΕΕ, (β) προσπάθησε να οικοδομήσει την επιχειρηματολογία του ότι «άκουσε» τα αιτήματα των ενδιαφερομένων και άλλαξε την όδευση (πράγμα το οποίο είναι ψευδές) και (γ) να υποκλέψει για δεύτερη φορά την έγκρισή της κατ' επίφαση τροποποιημένης ΑΕΠΟ. Εκείνο που ενδιέφερε πρωτίστως τόσο την αρμόδια εθνική αρχή όσο και τον ΤΑΡ ήταν η εκ των υστέρων συμμόρφωση στις διατάξεις του ά. 9 Καν. 347/2013. Ωστόσο, η προσπάθειά της ήταν προσχηματική, αφού δεν είχε σκοπό να συζητήσει σοβαρά εναλλακτικές οδεύσεις, με δικαιολογίες, όπως ότι η σχετική πρόταση δεν υποβλήθηκε επισήμως ή δεν αποτυπώθηκε επακριβώς στο χάρτη, ενώ κατέφυγε σε αποκλεισμούς από τις συζητήσεις φορέων που σήκωσαν το βάρος της επιστημονικής τεκμηρίωσης της ανάγκης αλλαγής όδευσης. Εκ του αποτελέσματος δε συνάγεται ότι ελληνικές αρχές ανέχθηκαν και διευκόλυναν με τις πράξεις και παραλείψεις τους μια μη ουσιαστική και αναποτελεσματική διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς και πολίτες, σε σύγκρουση με τη βούληση του νομοθέτη της ΕΕ, όπως αυτή αποτυπώθηκε στον Καν. (ΕΕ) 347/2013.

Το σχετικό κράτος μέλος λαμβάνει (ή ενδέχεται να λάβει στο μέλλον) χρηματοδότηση από την ΕΕ σχετικά με το αντικείμενο της καταγγελίας σας;

Ναι

Η καταγγελία σας αφορά παραβίαση του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ;

Όχι

Δικαιολογητικά έγγραφα

Κατάλογος εγγράφων

1. 174848/12-09-2014 Απόφαση (ΥΑ) του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (ΕΠΟ) για την Κατασκευή και Λειτουργία του έργου “Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου Υψηλής Πίεσης (ΤΑΡ) & Συνοδευτικές Εγκαταστάσεις – Ελληνικό Τμήμα”» 2. ΤΑΡ, Σχέδιο Συμμετοχής του Κοινού για το έργο του ΤΑΡ, 9-3-2015. 3. 60211/4-6-2015 Απόφαση (ΥΑ) του Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού «Έγκριση Σχεδίου Συμμετοχής του Κοινού για το έργο “Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου, Trans Adriatic Pipeline, ΤΑΡ” 4. 153482/17-11-2015 Απόφαση (ΥΑ) του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Τροποποίηση της υπ. αριθμ’ 174848/12-09-2014

Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) για την κατασκευή και λειτουργία του έργου “Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου, Trans Adriatic Pipeline, TAP” και συνοδευτικές εγκαταστάσεις – Ελληνικό Τμήμα”» 5. TAP, Ενιαία ΜΠΚΕ Ελλάδας, Κεφάλαιο 7 – Διαβούλευση με Ενδιαφερόμενα Μέρη Ιούνιος 2013 6. TAP, Εναλλακτικές Οδεύσεις Τενάγων (Φιλίππων) – Περίληψη Διαβούλευσης για τις Εναλλακτικές Οδεύσεις στο πλαίσιο της ΜΠΚΕ (χωρίς ημερομηνία έκδοσης) 7. Γνωμοδότηση της 4-7-2014 του Υπουργείου Γεωργικής Ανάπτυξης και Τροφίμων επί της ΜΠΚΕ του ΤΑΠ 8. Περιφερειακό Συμβούλιο Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, Αριθ. Απόφασης 245/2013 της 29-10-2013: Γνωμοδότηση επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε) του έργου: Διαδριατικός αγωγός φυσικού αερίου (ΑΦΑ) και συνοδευτικές εγκαταστάσεις 9. Περιφερειακό Συμβούλιο Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, Αριθ. Απόφασης 178/2014 της 6-10-2014: Συζήτηση για την όδευση του αγωγού διέλευσης φυσικού αερίου TAP από τα Τενάγη Φιλίππων 10. Περιφερειακό Συμβούλιο Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης, Αριθ. Απόφασης 98/2015 της 24-6-2015: Γνωμοδότηση επί του φακέλου για την τροποποίηση της έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του έργου : Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου (ΑΦΑ) & συνοδευτικές εγκαταστάσεις (TAP) 11. Δήμος Καβάλας, Δημοτικό Συμβούλιο Αριθ. Απόφασης 491/2014 της 19-9-2014: Ενημέρωση – Ψήφισμα για την διέλευση του αγωγού TAP από το Δήμο Καβάλας 12. Δήμος Καβάλας, Δημοτικό Συμβούλιο Αριθ. Απόφασης 178/2014 της 27-6-2018: Ενημέρωση σχετικά με τις εξελίξεις για τον αγωγό TAP, Λήψη αποφάσεως για περαιτέρω κινητοποιήσεις 13. Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Παράρτημα Ανατολικής Μακεδονίας (ΓΕΩΤΕΕ ΑΜ): Γενικές Απόψεις του ΓΕΩΤΕΕ επί της ΜΠΚΕ και της χάραξης του αγωγού TAP, 27-9-2013 14. Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Παράρτημα Ανατολικής Μακεδονίας (ΓΕΩΤΕΕ ΑΜ): Αποστολή βιβλιογραφικού υλικού και λοιπών στοιχείων για τα Τενάγη των Φιλίππων και τις λοιπές περιοχές του Αγωγού TAP, 14-3-2014 15. Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Παράρτημα Ανατολικής Μακεδονίας (ΓΕΩΤΕΕ ΑΜ): Δελτίο Τύπου της 3-8-2018 16. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας (ΤΕΕ ΑΜ): Θέσεις του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας – Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας (ΤΕΕ ΑΜ) για τη διέλευση του Αγωγού TAP (Trans Adriatic Pipeline) από την ελληνική επικράτεια, 14-10-2014 17. Αν. Καθηγητής Λάζαρος Βασιλειάδης: Τεχνική Έκθεση επί της Επικινδυνότητας του Αγωγού TAP της 18-1-2018 18. Βεβαίωση – Δήλωση Αν. Καθηγητή Λάζαρου Βασιλειάδη της 6-2-2018: Όδευση του Αγωγού TAP από τα Τενάγη των Φιλίππων (Δήμους Καβάλα, Δοξάτου και Προσοτσάνης 19. Επιστολή της 28-8-2018 της Συντονιστικής Επιτροπής Πολιτών για την αλλαγή της όδευσης του αγωγού TAP προς την UNESCO

Προηγούμενες προσπάθειες για επίλυση του προβλήματος

Έχετε ήδη προβεί σε ενέργειες στο σχετικό κράτος μέλος για να προσπαθήσετε να επιλύσετε αυτό το πρόβλημα;

Ναι

Σε ποιες ενέργειες έχετε ήδη προβεί;

Διοικητικές ενέργειες (π.χ. προσφυγές, καταγγελίες στις αρμόδιες δημόσιες αρχές (κεντρικές, περιφερειακές ή τοπικές), καταγγελίες στον εθνικό ή περιφερειακό διαμεσολαβητή),

Διοικητικές - Εξηγήστε τι είδους αποφάσεις προέκυψαν από αυτές.

Οι θέσεις μας, όπως και αυτές των άλλων φορέων, που ήταν αντίθετες με την όδευση του ΤΑΡ από τα Τεναγών των Φιλιππών αλλά και το καθολικό αίτημα για αλλαγή όδευση έγιναν εξ αρχής γνωστές στις αρμόδιες ελληνικές αρχές με πολλούς τρόπους: (α) υπηρεσιακά (Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και Υπουργείο Γεωργικής Ανάπτυξης και Τροφίμων) στο πλαίσιο της γνωμοδοτικής αρμοδιότητας (β) εγγράφως, αφού το σύνολο σχεδόν των εγγράφων που επικαλούμαστε (βλ. παραπάνω) απεστάλησαν στις αρμόδιες εθνικές αρχές, (γ) αυτοπροσώπως στο πλαίσιο συναντήσεων με τον αρμόδιο Υπουργό (Ιανουάριος και Σεπτέμβριος 2014) και (δ) με επερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής Καβάλας (Δεκέμβριος 2015) με την οποία ρωτούσε τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας αν για την ολοκλήρωση της διευθέτησης των εκκρεμοτήτων σχετικά με την όδευση του αγωγού έχει ληφθεί υπόψη η προσφυγή του Δήμου Καβάλας στο Συμβούλιο της Επικρατείας και τις αντιδράσεις των τοπικών κοινωνιών καθώς επίσης αν έχει γίνει διαβούλευση με φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Ωστόσο, ο αρμόδιος Υπουργός δεν έλαβε υπόψη του την καθολική αντίθεση των ενδιαφερομένων φορέων και έκανε δεκτή αναληθή ισχυρισμό του ΤΑΡ, σύμφωνα με την οποίο «Ειδικότερα στην περιοχή των Τεναγών, Ν. Καβάλας, ο αγωγός ΤΑΡ θα ακολουθήσει τη βόρεια εναλλακτική όδευση, σύμφωνα με το συμπληρωματικό τεύχος ΜΠΕ. Η όδευση αυτή αρχίζει περίπου στη θέση IP 445, βόρεια του οικισμού Νέος Ζυγός, ακολουθεί διαδρομή νοτίως των Φιλιππών και των Κρηνιδών και εισέρχεται στο ΝΑ τμήμα του Αρχαιολογικού χώρου των Φιλιππών, διατρέχοντας σχεδόν παράλληλα το νότιο όριο της Αρχαιολογικής Ζώνης (εκτός των ζωνών προστασίας Α και Β) και στη συνέχεια ακολουθεί ΒΔ κατεύθυνση. Η βόρεια εναλλακτική όδευση βρίσκεται εκτός Τεναγών (εκτός εδαφών τύρφης), ακολουθώντας κυρίως υφιστάμενους αγροτικούς δρόμους, αρδευτικά κανάλια και κατά μήκος της οριογραμμής αγροτεμαχίων, στην πεδιάδα των Φιλιππών» και ενέκρινε την τροποποιητική ΑΕΠΟ μη λαμβάνοντας υπόψη τις αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας, των επιστημονικών φορέων και τις αντίθετες γνώμες περιφερειακών και τοπικών αρχών. Έτσι, οι ελληνικές αρχές δεν υλοποίησαν κανένα από τους στόχους του Καν. 347/2013, αφού και το έργο καθυστερεί λόγω των συνεχιζόμενων αντιδράσεων και δεν διασφαλίστηκε η συμμετοχή του κοινού.

Νομικές - Πότε μπορεί να αναμένεται η απόφαση;

Το 2014 ο Δήμος Καβάλας, το ΤΕΕ κα προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣΤΕ) και ζήτησαν με τη προσφυγή τους την ακύρωση της 174848/12-09-2014 Απόφαση (ΥΑ) του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (ΕΠΟ) για την Κατασκευή και Λειτουργία του έργου “Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου Υψηλής Πίεσης (ΤΑΡ) & Συνοδευτικές Εγκαταστάσεις – Ελληνικό Τμήμα» και όλων των σχετικών εθνικών μέτρων. Η προσφυγή, ωστόσο, απορρίφθηκε το 2018, χωρίς να γνωρίζουμε τους λόγους απόρριψης, αφού η απόφαση του ΣΤΕ δεν έχει ακόμη καθαρογραφεί. Εξάλλου, εκκρεμούν ενώπιον των αρμοδίων ελληνικών αιτήσεις λήψης ασφαλιστικών μέτρων από ιδιοκτήτες γης, που θίγονται από την όδευση του αγωγού.

Γνωρίζετε αν έχει ασκηθεί προσφυγή στο σχετικό κράτος μέλος για το ζήτημα το οποίο αφορά η καταγγελία σας:

Όχι

[« Πίσω](#)

[Επόμενο »](#)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα κοινωνικά δίκτυα:

[Facebook](#)

[Twitter](#)

[Νομική ανακοίνωση](#)

[Cookies](#)

[Επικοινωνία](#)

[Αναζήτηση](#)