

ΣΤΕ 2560/2017 [ΝΟΜΙΜΗ ΑΕΠΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ]

Περίληψη

Το επίμαχο έργο δεν αφορά εγκατάσταση μονάδας επεξεργασίας αστικών λυμάτων ή δημιουργία χώρου επεξεργασίας και διάθεσης απορριμμάτων, η δε φύση και το αντικείμενο αυτού δεν σχετίζονται προς τις αρμοδιότητες του Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης. Ως εκ τούτου, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο λόγος με τον οποίον προβάλλεται ότι έπρεπε να συμπράξει στην έκδοση της προσβαλλόμενης ΑΕΠΟ ο Υπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης. Περαιτέρω, η ΜΠΕ βάσει της οποίας εκδόθηκε η προσβαλλόμενη ΑΕΠΟ εκπονήθηκε από δυο χημικούς μηχανικούς, ήτοι από ειδικούς επιστήμονες του τομέα σχεδιασμού της επίμαχης δραστηριότητας και του τομέα περιβάλλοντος, οι οποίοι διαθέτουν, κατά τεκμήριο, τις απαιτούμενες για την εξέταση των επιπτώσεων του συγκεκριμένου έργου ειδικότητες. Άλλωστε, από τη ΜΠΕ προκύπτει ότι, λόγω της επιχειρούμενη αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων του ήδη από ετών λειτουργούντος διυλιστηρίου – και, ειδικότερα, λόγω της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του θείου αναμένονται θετικές επιπτώσεις, με αποτέλεσμα να μην απαιτείται, σε κάθε περίπτωση, η συμμετοχή και επιστημόνων υγείας στην εκπόνησή της. Υπό τα δεδομένα αυτά, οι περί του αντιθέτου λόγοι πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμοι, ενώ, κατά το μέρος που πλήσσει η επιστημονική πληρότητα και επάρκεια των δεδομένων της ΜΠΕ, τα προβαλλόμενα είναι απορριπτέα ως απαράδεκτα.

Η ΜΠΕ εξέτασε, αντί της επιλεγείσης αναβάθμισης, άλλες τρεις εναλλακτικές οποίες απερρίφθησαν με ειδική αιτιολογία, η νομιμότητα της οποίας δεν πλήσσει με την κρινόμενη αίτηση. Περαιτέρω, και οι νέες δεξαμενές αποθήκευσης αργού πετρελαίου προβλέπονται προκειμένου να παρασχεθεί η δυνατότητα παραγωγής μαζούτ χαμηλού θείου και εγκαθίστανται, κατά λογική ακολουθία, εντός του υφισταμένου χώρου του διυλιστηρίου, χωρίς μάλιστα να προκύπτει ότι ο αιτών είχε προτείνει, κατά τη διαδικασία διαβούλευσης που προηγήθηκε της προσβαλλόμενης, άλλη θέση εγκατάστασης των δεξαμενών. Τούτο δε πέραν του ότι, όπως προκύπτει από την οικεία ΜΠΕ, εξετάσθηκε και άλλη εναλλακτική λύση (αποθείωση του μαζούτ), η οποία απερρίφθη ως ιδιαιτέρως επιβαρυντική για το περιβάλλον και για το λόγο αυτό προκρίθηκε η εγκατάσταση πρόσθετων δεξαμενών, με κριτήρια την ασφάλεια για το περιβάλλον και την ελαχιστοποίηση του κόστους της επένδυσης. Συνεπώς, οι ισχυρισμοί ότι δεν εξετάσθηκαν εναλλακτικές λύσεις πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμοι.

Πριν από την έκδοση της προσβαλλόμενης ΑΕΠΟ τηρήθηκε η νόμιμη διαδικασία

εκτίμησης των επιπτώσεων του επίμαχου έργου, το οποίο περιλαμβάνει κατ' ουσίαν δύο επεμβάσεις στην υφιστάμενη εγκατάσταση του διυλιστηρίου της εταιρείας «Ε. Π. Α.Ε.», συνιστάμενες στην κατασκευή έργων αναβάθμισης του διυλιστηρίου και νέων δεξαμενών αποθήκευσης αργού πετρελαίου. Από τη ΜΠΕ των δύο αυτών επιμέρους έργων προκύπτει ότι εκτιμήθηκε το σύνολο των επιπτώσεων που αναμένονται μετά ολοκλήρωση των έργων εκσυγχρονισμού, διαπιστώθηκε δε ότι θα επέλθουν μόνο θετικές συνέπειες στο περιβάλλον εντός και εκτός της εγκατάστασης.

Αβασίμως προβάλλεται παράβαση των αρχών της αειφορίας και της βιώσιμης ανάπτυξης ή ότι η επαπειλούμενη βλάβη του περιβάλλοντος από την επίμαχη εγκατάσταση παρίσταται, και μάλιστα προδήλως, δυσανάλογη σε σχέση με το προσδοκώμενο οικονομικό όφελος. Τέλος, στο μέτρο που αμφισβητείται η ουσιαστική κρίση της Διοίκησης, που στηρίζεται κατά τούτο στη ΜΠΕ, οι λόγοι αυτοί είναι απορριπτέοι ως απαράδεκτοι.

Εν προκειμένω με την ΑΕΠΟ δεν αδειοδοτείται η λειτουργία νέου έργου, αλλά υφισταμένου διυλιστηρίου, με ευνοϊκότερους για το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον όρους, σε σχέση με την προϋφιστάμενη κατάσταση, και, επομένως, δεν υφίσταται κατ' αρχήν υποχρέωση συνεκτιμήσεως των επιπτώσεων και άλλων έργων ή εγκαταστάσεων που γειτνιάζουν με το επίμαχο διυλιστήριο. Ανεξαρτήτως, όμως, αυτού, στη ΜΠΕ από τα στοιχεία της ΜΠΕ συνάγεται ότι έχει συνυπολογισθεί η ρύπανση του αέρα από όλα τα άλλα ρυπογόνα έργα και δραστηριότητες της περιοχής και ο περί του αντιθέτου λόγος στηρίζεται, επιπλέον, σε εσφαλμένη προϋπόθεση.

Πρόεδρος: Γ. Παπαγεωργίου
Εισηγητής: Μ. Σωτηροπούλου

Βασικές Σκέψεις

2. Επειδή, το διυλιστήριο στο οποίο αφορά η προσβαλλόμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων εφάπτεται των ορίων του αιτούντος Δήμου (βλ. ΣτΕ 1678/2015), ο οποίος, ως εκ τούτου, ασκεί την υπό κρίση αίτηση με έννομο συμφέρον, ισχυριζόμενος ότι η λειτουργία του διυλιστηρίου προκαλεί κινδύνους για την υγεία των κατοίκων της περιοχής και υποβάθμιση των όρων διαβίωσής τους (πρβλ. ΣτΕ 2639/2009, 83/2005, 2537/1996 κ.ά.).
3. Επειδή, νομίμως συνεχίζει τη δίκη, βάσει των διατάξεων των άρθρων 1 παρ. 2 περ. 19Α και 283 παρ. 1 του ν. 3852/2010 (Α' 87), ο Δήμος Ευόσμου - Κορδελιού.
4. Επειδή, η ισχύς της προσβαλλόμενης πράξης παρετάθη, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 8 περ. γ' του ν. 4014/2011 (Α' 209), έως τις 13.3.2018, με την απόφαση 182293/4.6.2013 της Διεύθυνσης ΕΑΡΘ του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής, η οποία πρέπει να θεωρηθεί συμπροσβαλλόμενη με την κρινόμενη αίτηση.
5. Επειδή, ο ν. 1650/86 (Α' 160), όπως ίσχυε κατά τον κρίσιμο χρόνο, μετά την

αντικατάστασή του με το ν. 3010/2002 (Α΄ 91), ορίζει τα εξής: “Άρθρο 3. Κατηγορίες έργων και δραστηριοτήτων. 1. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που εκδίδεται μέσα σε προθεσμία έξι μηνών από τη δημοσίευση του νόμου αυτού, τα δημόσια ή ιδιωτικά έργα και δραστηριότητες κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες, και κάθε κατηγορία μπορεί να κατατάσσεται σε υποκατηγορίες, καθώς και σε ομάδες κοινές για όλες τις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. ... 2. Η πρώτη (Α) κατηγορία περιλαμβάνει τα έργα και τις δραστηριότητες που λόγω της φύσης, του μεγέθους ή της έκτασής τους είναι πιθανό να προκαλέσουν σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Στα έργα και στις δραστηριότητες της κατηγορίας αυτής επιβάλλονται κατά περίπτωση, με την έγκριση περιβαλλοντικών όρων που προβλέπεται στο επόμενο άρθρο, εκτός από τους γενικούς όρους και τις προδιαγραφές, ειδικοί όροι και περιορισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος. ... 3. ... Άρθρο 4. Έγκριση περιβαλλοντικών όρων. 1.α. Για την πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων ή τη μετεγκατάσταση υφισταμένων, τα οποία έχουν καταταγεί στις κατηγορίες που προβλέπονται στο προηγούμενο άρθρο, απαιτείται η έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος. ... β. Με την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων η Διοίκηση επιβάλλει προϋποθέσεις, όρους, περιορισμούς και διαφοροποιήσεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας, ιδίως ως προς τη θέση, το μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία και τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά. γ. Η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση των διοικητικών πράξεων που απαιτούνται κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας. δ.... 2. Για την έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για έργα και δραστηριότητες της πρώτης (Α) κατηγορίας απαιτείται υποβολή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Η έγκριση περιβαλλοντικών όρων γίνεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του συναρμόδιου Υπουργού. Ως συναρμόδιος θεωρείται ο αρμόδιος Υπουργός για το έργο ή τη δραστηριότητα. Εάν από το έργο ή τη δραστηριότητα επέρχονται επιπτώσεις σε αρχαιότητες ή σε δασικές εκτάσεις ή σε γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας ή στην παράκτια ή τη θαλάσσια ζώνη ή σε περίπτωση που το έργο ή η δραστηριότητα αφορά στην εγκατάσταση μονάδας επεξεργασίας αστικών λυμάτων ή στη δημιουργία χώρου επεξεργασίας και διάθεσης απορριμμάτων, τότε η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων γίνεται αντίστοιχα και από τον Υπουργό Πολιτισμού ή Γεωργίας ή Εμπορικής Ναυτιλίας ή Υγείας και Πρόνοιας. ... 6α. Για νέα έργα και δραστηριότητες ή τη μετεγκατάσταση, τον εκσυγχρονισμό, επέκταση ή τροποποίηση των υφισταμένων, της πρώτης (Α) κατηγορίας, εφόσον επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, απαιτείται μαζί με την αίτηση και η υποβολή Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Επί της Προμελέτης αυτής η αρμόδια για έγκριση περιβαλλοντικών όρων αρχή προβαίνει σε προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση της πρότασης που συνίσταται σε γνωμοδότηση ως προς τη θέση, το μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία, τα γενικά τεχνικά

χαρακτηριστικά, τη χρήση των φυσικών πόρων, τη συσσωρευτική δράση με άλλα έργα, την παραγωγή αποβλήτων, τη ρύπανση και τις οχλήσεις, καθώς και τον κίνδυνο ατυχημάτων ιδίως από τη χρήση ουσιών ή τεχνολογίας. β. Για την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση λαμβάνονται υπόψη: [...] γ. Μετά την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση της πρότασης: αα) είτε καλείται ο ενδιαφερόμενος ιδιώτης ή αρμόδιος φορέας να υποβάλει Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) για Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων, ώστε να ακολουθηθεί η διαδικασία των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου αυτού ββ) είτε του γνωστοποιείται ότι δεν είναι δυνατή η πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας όπως προτάθηκε. δ. ... ε. στ. Προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση δεν απαιτείται στις θεσμοθετημένες βιομηχανικές περιοχές και ζώνες, στις βιοτεχνικές περιοχές και πάρκα, στις ναυπηγοεπισκευαστικές περιοχές, ... στις περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΠ) του άρθρου 10 του Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207 Α΄) και στις περιπτώσεις που η χωροθέτηση προβλέπεται από νόμο ή εγκεκριμένο χωροταξικό ή πολεοδομικό ή ρυθμιστικό σχέδιο, στις περιοχές που εντοπίζονται κοιτάσματα μεταλλευτικών ορυκτών, βιομηχανικών ορυκτών και μαρμάρων, ... καθώς και στις μεταλλευτικές και λατομικές περιοχές που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Άρθρο 5. Περιεχόμενο και δημοσιότητα Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. 1. Η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον: α) Περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας με πληροφορίες για το χώρο εγκατάστασης, το σχεδιασμό και το μέγεθος του. β) Περιγραφή των στοιχείων του περιβάλλοντος που ενδέχεται να θιγούν σημαντικά από το προτεινόμενο έργο ή τη δραστηριότητα. γ) Εντοπισμό και αξιολόγηση των βασικών επιπτώσεων στο περιβάλλον. δ) Περιγραφή των μέτρων για την πρόληψη, μείωση ή αποκατάσταση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον. ε) Σύνοψη των κύριων εναλλακτικών λύσεων και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής της προτεινόμενης λύσης. στ) Απλή (μη τεχνική) περίληψη του συνόλου της μελέτης. ζ) Σύντομη αναφορά των ενδεχόμενων δυσκολιών που προέκυψαν κατά την εκπόνηση της μελέτης. Οι προδιαγραφές και το ειδικότερο περιεχόμενο της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων καθορίζονται με τις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 10β του προηγούμενου άρθρου. 2. ...". Εξάλλου, σύμφωνα με την ΚΥΑ Η.Π. 15393/2332/5.8.2002 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Β΄ 1022), το επίμαχο έργο κατατάσσεται στην υποκατηγορία 1 της Α΄ Κατηγορίας (βλ. Παράρτημα Ι, Πίνακα 9, 9η ομάδα έργων "Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις" - α/α 104 «Παραγωγή Προϊόντων Διύλισης Πετρελαίου»).

6. Επειδή, εν προκειμένω, όπως προκύπτει από την εκπονηθείσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων [ΜΠΕ] του νέου έργου αναβάθμισης του διυλιστηρίου [Κεφάλαιο 1, παρ. 1.2.2 της ΜΠΕ - "Στόχοι του Έργου"], η επιχειρούμενη αναβάθμιση επιβάλλεται για την παραγωγή καυσίμων χαμηλού θείου και στοχεύει στην εφαρμογή των οδηγιών 99/32/ΕΚ και 2003/17/ΕΚ και, συνακόλουθα, στη μείωση των εκπομπών των αερίων ρύπων (διοξειδίου του θείου) από όλες τις εστίες καύσης όπου

χρησιμοποιείται ως καύσιμο το μαζούτ (ΔΕΗ, βιομηχανίες, βιοτεχνίες) και από όλα τα οχήματα που καταναλώνουν ντίζελ. Για την προσαρμογή των Β.Ε.Θ. (Βιομηχανικών Εγκαταστάσεων Θεσσαλονίκης) στις απαιτήσεις της προαναφερθείσης νομοθεσίας, απαιτείται και η υλοποίηση του έργου “Δεξαμενισμός αργού χαμηλού θείου”, που εγκρίνεται ομοίως με την προσβαλλόμενη απόφαση (βλ. επόμενη σκέψη) και με το οποίο εξασφαλίζεται η τροφοδοσία του διυλιστηρίου με αργά χαμηλού θείου, που αποτελούν την πρώτη ύλη για την παραγωγή καυσίμου χαμηλού θείου. Η αναβάθμιση περιλαμβάνει, σύμφωνα με την παρ. 1.2.3. της ΜΠΕ, τα εξής τμήματα, “τα οποία είναι αλληλένδετα και αναπόσπαστα μεταξύ τους”: 1. Αναβάθμιση της μονάδας παραγωγής ντίζελ χαμηλού θείου, με εγκατάσταση κυκλώματος ανακυκλοφορίας και αποθείωσης του αερίου κατεργασίας, ώστε να μειωθεί η περιεκτικότητα σε θείο του παραγόμενου ντίζελ από 50 σε 10 mg/kg, 2. Απομάκρυνση της παλαιάς μονάδας καταλυτικής αναμόρφωσης νάφθας και αντικατάστασή της με νέα, συνεχούς αναγέννησης του καταλύτη (CCR), η οποία εξασφαλίζει υψηλούς βαθμούς απόδοσης, υψηλή “ενεργότητα” του καταλύτη και συνεπώς υψηλή και σταθερή ποιότητα της παραγόμενης βενζίνης, με ελάχιστη παραγωγή υγραερίων και αερίων που δεν είναι αξιοποιήσιμα εμπορικά, με αποτέλεσμα να μειώνονται οι εκπομπές καυσαερίων από τις εστίες καύσης του διυλιστηρίου, και 3. α) Αναβάθμιση της μονάδας ατμοσφαιρικής απόσταξης αργού για τη διύλιση αργών χαμηλού θείου στην απαιτούμενη ποσότητα, καθώς και την ταυτόχρονη διύλιση αργών χαμηλού και υψηλού θείου, που επιτρέπει στο διυλιστήριο τη στρατηγική δυνατότητα προμήθειας αργού πετρελαίου από διάφορες γεωγραφικές περιοχές και απαιτεί την προσθήκη ενός πύργου προαπόσταξης και διάφορες αναλυτικώς περιγραφόμενες τεχνικές τροποποιήσεις και β) Αναβάθμιση του κυκλώματος κορυφής του πύργου ατμοσφαιρικής απόσταξης, ώστε να ανταποκρίνεται στις νέες λειτουργικές συνθήκες, και συγκεκριμένα αναβάθμιση της μονάδας αποθείωσης ελαφριάς νάφθας και της μονάδας ελαφρών συστατικών. Κατά τη ΜΠΕ, η υλοποίηση του έργου θα εξασφαλίσει πρόσθετα περιβαλλοντικά οφέλη που προέρχονται από τον εκσυγχρονισμό του διυλιστηρίου και την αντικατάσταση εξοπλισμού με νέο, σύγχρονης τεχνολογίας (σ. 10 ΜΠΕ). Στο Κεφάλαιο 2 (“Περίληψη”) της ΜΠΕ αναφέρονται τα εξής: «Η χρήση καυσίμων χαμηλού θείου θα συμβάλει σε σημαντική βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, όχι μόνο στην περιοχή της εγκατάστασης, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, που σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του ΟΡΘ επιβαρύνεται κυρίως λόγω της χρήσης μαζούτ με υψηλή περιεκτικότητα θείου, καθώς και πανελλαδικά. ... Η περιοχή εκτός των Β.Ε.Θ. που γειτνιάζει με τις νέες εγκαταστάσεις περιλαμβάνει κυρίως χερσόλιβαδα και πρακτικά χαρακτηρίζεται από απουσία κάθε είδους καλλιεργειών. Η πανίδα της ανωτέρω περιοχής δεν παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, υπάρχει έλλειψη οικοσυστημάτων και χαρακτηρίζεται αποκλειστικά από την πολύ περιορισμένη κτηνοτροφία. Επομένως, πρακτικά δεν υπάρχει αντικείμενο αξιολόγησης πιθανής επίπτωσης στο περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία του έργου. Ο εξοπλισμός και η τεχνολογία που θα χρησιμοποιηθεί αποτελούν state of the art και περιλαμβάνονται στις Βέλτιστες Διαθέσιμες Τεχνικές (BAT) που προβλέπονται στα

πλαίσια της οδηγίας ICCP για την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης, εξασφαλίζοντας έτσι ότι το περιβαλλοντικό όφελος από την υλοποίηση του έργου διατηρείται ακέραιο και ότι δεν θα υπάρχουν επιπτώσεις στη χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής. ... Αναλυτικότερα: Μείωση εκπομπών SO₂ κατά 55%. Μείωση μικροσωματιδίων κατά 45%. Το Διυλιστήριο Θεσσαλονίκης θα συμβάλει στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου στο σύνολο της Ελληνικής Επικράτειας, από τη μείωση της περιεκτικότητας θείου στο μαζούτ και στο πετρέλαιο κίνησης που διαθέτει στην αγορά. Συγκεκριμένα, από το σύνολο των καυσίμων που διαθέτει ετησίως το Διυλιστήριο Θεσσαλονίκης στην Ελληνική αγορά επέρχονται οι εξής βελτιώσεις: Μείωση εκπομπών SO₂ κατά 27.000 tn, δηλαδή μείωση συνεισφοράς κατά 60% - Μείωση μικροσωματιδίων κατά 1900 tn, δηλαδή μείωση συνεισφοράς κατά 60%. Δεν επηρεάζεται η ποιότητα των υγρών αποβλήτων των ΒΕΘ, ενώ η ποσότητα παραμένει στο ίδιο επίπεδο (ελάχιστη αύξηση κατά 2,5%). Δεν παράγονται στερεά απόβλητα». Στο αυτό Κεφάλαιο 2 της ΜΠΕ (σελ. 13) εξετάζονται και απορρίπτονται τρεις εναλλακτικές λύσεις για την αναβάθμιση του διυλιστηρίου, ήτοι α/ εγκατάσταση νέας μονάδας H₂ και διατήρηση της υφιστάμενης μονάδας καταλυτικής αναμόρφωσης, λύση απορριφθείσα διότι θα οδηγούσε σε αυξημένες εκπομπές CO₂ και θα απαιτούσε τη διατήρηση μίας μονάδας παλαιάς τεχνολογίας χαμηλής ενεργειακής απόδοσης, β/ εγκατάσταση μονάδας ημι-συνεχούς αναγέννησης του καταλύτη, λύση ομοίως απορριφθείσα διότι η ενεργειακή της απόδοση είναι χαμηλότερη και η παραγόμενη ποσότητα H₂ δεν επαρκεί για την κάλυψη των αναγκών του διυλιστηρίου στις νέες συνθήκες λειτουργίας και γ/ αποθείωση του μαζούτ, λύση απορριφθείσα ως ιδιαίτερος επιβαρυντική για το περιβάλλον, λόγω παραγωγής μεγάλων ποσοτήτων αερίων του θερμοκηπίου και σημαντικών ποσοτήτων επικίνδυνων στερεών αποβλήτων, αλλά και ως πρακτικώς ανεφάρμοστη. Εν κατακλείδι, στην παρ. 2.6. “Συμπέρασμα” του Κεφαλαίου 2 της ΜΠΕ, αναφέρεται ότι “με τη λειτουργία του νέου εξοπλισμού και το νέο λειτουργικό σχήμα επιτυγχάνεται συνολική μείωση των λοιπών ρύπων” και ότι “Σύμφωνα με τα παραπάνω, το έργο θεωρείται αμιγώς περιβαλλοντικό”. Περαιτέρω, στο Κεφάλαιο 3 της ΜΠΕ παρουσιάζεται το νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας των βιομηχανικών εγκαταστάσεων εντός Ζώνης Ειδικών Ρυθμίσεων σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (ν. 1561/1985) και στο Κεφάλαιο 4 αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση του περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής. Ακολούθως, στο Κεφάλαιο 5 της ΜΠΕ περιγράφεται το προτεινόμενο έργο και ο νέος εξοπλισμός που θα εγκατασταθεί στο χώρο του βιομηχανικού συγκροτήματος, με ανάλυση όλων των μονάδων που λειτουργούν (μονάδων διύλισης αργού πετρελαίου, παραγωγής διαλυτών, καυστικής σόδας/χλωρίου, PVC και πολυπροπυλενίου), των εγκαταστάσεων του έργου, των βοηθητικών παροχών, καθώς και των εγκαταστάσεων αποθήκευσης, διακίνησης και διαχείρισης αργού πετρελαίου, ενδιάμεσων και τελικών προϊόντων και των μονάδων αποβλήτων. Σύμφωνα δε με την παρ. 6.3 της ΜΠΕ (“Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις από τη λειτουργία του έργου”), «Από την υλοποίηση και λειτουργία του παραπάνω έργου δεν αναμένονται να προκληθούν ουσιαστικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, αλλά αντίθετα αναμένεται να υπάρξουν

σημαντικές βελτιώσεις, ειδικά στην ποιότητα της ατμόσφαιρας σε τοπικό επίπεδο, στην ευρύτερη περιοχή, αλλά ακόμη και σε πανελλαδικό επίπεδο». Ειδικότερα, σύμφωνα με την παρ. 6.3.1 της ΜΠΕ, μετά την υλοποίηση των νέων έργων, τα καύσιμα που θα καταναλώνονται στις εστίες καύσης του Διυλιστηρίου θα έχουν τα εξής χαρακτηριστικά: Α. Ως προς τις εκπομπές διοξειδίου του θείου. “Το βαρύ καύσιμο που θα τροφοδοτείται στις εστίες καύσης θα έχει μέση ετήσια περιεκτικότητα σε θείο κάτω του 1%, πράγμα που συνεπάγεται δραστική μείωση των εκπομπών SO₂. Το αέριο καύσιμο θα είναι πλήρως αποθειωμένο, γεγονός που σημαίνει επιπλέον μείωση των εκπομπών SO₂... Συνολικά οι ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του θείου από τις ΒΕΘ θα μειωθούν (με βάση το 2005) κατά 2374 τη ετησίως, που αντιστοιχεί σε μείωση περίπου 55% ... Μετά την υλοποίηση του έργου το μαζούτ ... θα περιέχει θείο κάτω του 1%, έναντι του ... 2,5% που περιέχει σήμερα, και το ντίζελ 10 mg/kg, έναντι των 50 mg/kg που περιέχει σήμερα. Έτσι οι εκπομπές διοξειδίου του θείου από τη χρήση των παραπάνω καυσίμων θα μειωθούν συνολικά κατά 27.000 τόνους ετησίως (60% περίπου)”. Β. Ως προς τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου “Στα πλαίσια των νέων έργων θα έχουμε μια μετακίνηση θερμικού φορτίου καυσίμου 57,2 Gcal/h από παλαιές σε νέες εστίες καύσης. Η μείωση στις εκπομπές NO_x που επιτυγχάνεται με αυτόν τον τρόπο υπερκαλύπτει τις εκπομπές NO_x που προκύπτουν από την αύξηση της κατανάλωσης καυσίμων κατά 20,3 Gcal/h στο νέο σχήμα λειτουργίας. ... εκτιμάται ότι η συνολική ποσότητα οξειδίων του αζώτου που εκπέμπονται από το διυλιστήριο των ΒΕΘ θα μειωθούν κατά 11 τόνους ανά έτος”. Γ. Ως προς τις εκπομπές σωματιδίων από τις εστίες καύσης. “Στις εκπομπές σωματιδίων από καύση θα προκύψει σημαντική μείωση λόγω της αλλαγής των χαρακτηριστικών των καυσίμων που θα καταναλώνονται στις εστίες καύσης του διυλιστηρίου. Με το νέο σχήμα λειτουργίας του Διυλιστηρίου οι συνολικές εκπομπές σωματιδίων από τις εστίες καύσης θα μειωθούν κατά 104 τόνους ετησίως, μείωση που αντιστοιχεί στο 45% των ετήσιων εκπομπών του 2005”. Δ. Ως προς τις εκπομπές υδρογονανθράκων. “Με την αντικατάσταση της υφιστάμενης μονάδας καταλυτικής αναμόρφωσης με μια νέα αναμένεται να υπάρξει μείωση των εκπομπών υδρογονανθράκων από διάχυτες πηγές. Αυτό οφείλεται στο ότι ο νέος εξοπλισμός εξασφαλίζει υψηλότερο επίπεδο φραγής σε όλα τα πιθανά σημεία διαρροής». Τέλος, ως προς την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στην παρ. 7.1 της ΜΠΕ αναφέρεται ότι η εφαρμογή των Βέλτιστων Διαθέσιμων Τεχνικών (ΒΔΤ = BAT στην αγγλική γλώσσα) κατά IPPC σε συνδυασμό με την τήρηση διεθνών προτύπων και κωδίκων (API) κατά την κατασκευή νέων μονάδων, την τροποποίηση υφισταμένων, αλλά και τη λειτουργία, συντήρηση και επιθεώρηση του εξοπλισμού, εξασφαλίζει ότι το περιβαλλοντικό όφελος από την υλοποίηση του έργου διατηρείται ακέραιο, αναλύονται δε ειδικότερα, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, οι ωφέλειες που θα προκύψουν από τη μείωση των εκπομπών αερίων λόγω της εφαρμογής των ΒΔΤ.

7. Επειδή, εξάλλου, το δεύτερο επιμέρους έργο “Δεξαμενισμός Αργού Πετρελαίου Χαμηλού Θείου” (ανωτέρω, σκ. 1 υπό στοιχείο β´) του διυλιστηρίου αφορά την εγκατάσταση τεσσάρων δεξαμενών, για την αποθήκευση αργού πετρελαίου χαμηλού

θείου, με σκοπό να επιτευχθεί η δυνατότητα παραγωγής μαζούτ χαμηλού θείου (κάτω από 1% κ.β.), ώστε το διυλιστήριο να εναρμονισθεί με την Οδηγία 99/32/EK και να μειωθούν οι εκπομπές των αερίων ρύπων, χωρίς να μειωθεί παραλλήλως η συνολική ποσότητα διακίνησης αργού. Ειδικότερα, σύμφωνα με την οικεία ΜΠΕ (βλ. Κεφάλαιο 2), «Η χρήση μαζούτ χαμηλού θείου θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, όχι μόνο στην περιοχή της εγκατάστασης αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, που σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του ΟΡΘ επιβαρύνεται κυρίως λόγω της χρήσης μαζούτ με υψηλή περιεκτικότητα θείου, καθώς και πανελλαδικά. Αποτελεί μέρος των ενεργειών ... των ΕΛΠΕ στα πλαίσια της οδηγίας IPPC. Μέχρι σήμερα, το διυλιστήριο της Θεσσαλονίκης προμηθεύεται αργά μέσου θείου ... Με την αλλαγή των προδιαγραφών του μαζούτ, το διυλιστήριο θα τροφοδοτείται εναλλάξ με αργά μέσου θείου και αργά χαμηλού θείου, έτσι ώστε: - όλη η παραγόμενη ποσότητα μαζούτ να είναι εντός των ευρωπαϊκών προδιαγραφών (S