

## ΑΠΟΦΑΣΗ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 1035/2020

### Τροποποίηση του Κώδικα Διαχείρισης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου, του Κανονισμού Τιμολόγησης Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου και του Εγχειριδίου Εξισορρόπησης Φορτίου του Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου

#### Η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας

Κατά την τακτική συνεδρίασή της, στην έδρα της, **την 17<sup>η</sup> Ιουνίου 2020, που συνεχίστηκε την 18<sup>η</sup> και την 19<sup>η</sup> Ιουνίου 2020,** και

#### Λαμβάνοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του ν. 4001/2011 «Για τη λειτουργία των Ενεργειακών Αγορών Ηλεκτρισμού και Φυσικού Αερίου για Έρευνα, Παραγωγή και δίκτυα μεταφοράς Υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις» (ΦΕΚ Α' 179/22.08.2011), όπως ισχύει (εφεξής, ο «Νόμος»), και ιδίως των άρθρων 68, 69 και 88 αυτού".
2. Τις διατάξεις της Οδηγίας 2009/73/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά Φυσικού Αερίου και την κατάργηση της Οδηγίας 2003/55/ΕΚ» (ΕΕ L 211/14.8.2009), όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2019/692 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Απριλίου 2019 (εφεξής, η «Οδηγία»).
3. Τον Κανονισμό (ΕΚ) 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 «σχετικά με τους όρους πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 (ΕΕ L 211/14.8.2009)».

4. Τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/459 της Επιτροπής της 16ης Μαρτίου 2017 για τη θέσπιση κώδικα δικτύου σχετικά με μηχανισμούς κατανομής δυναμικότητας στα συστήματα μεταφοράς αερίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 984/2013 (ΕΕ L 72/17.03.2017, εφεξής ο «Κανονισμός 459/2017»).
5. Την από 05.04.2019 έκθεση του Οργανισμού Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας (ACER) με τίτλο «ACER Report on the conditionalities stipulated in contracts for standard capacity products for firm capacity»<sup>1</sup>.
6. Την υπ' αριθμ. Δ1/Α/5346/22.03.2010 Απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με θέμα «Κώδικας Διαχείρισης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου» (ΦΕΚ Β' 379/2010) (εφεξής, «Κώδικας Διαχείρισης ΕΣΦΑ» ή ο «Κώδικας»), όπως τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθμ. 1096/2011 (ΦΕΚ Β' 2227/04.10.2011), 526/2013 (ΦΕΚ Β' 3131/09.12.2013), 239/2017 (ΦΕΚ Β' 1549/05.05.2017 & ΦΕΚ Β' 2159/23.06.2017), 123/2018 (ΦΕΚ Β' 788/07.02.2018), 1005/2019 (ΦΕΚ Β' 4088/08.11.2019) και 727/2020 (ΦΕΚ Β' 1684/04.05.2020) Αποφάσεις της ΡΑΕ.
7. Την υπ' αριθμ. 539/2019 απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας με θέμα «Έγκριση της 4<sup>ης</sup> Αναθεώρησης Κανονισμού Τιμολόγησης Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 88 του ν. 4001/2001 και του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/460 της Επιτροπής για τη θέσπιση κώδικα δικτύου σχετικά με την εναρμονισμένη διάρθρωση των τιμολογίων μεταφοράς αερίου» (ΦΕΚ Β' 2601/28.6.2019).
8. Την υπ' αριθμ. 566/2019 Απόφαση της Αρχής για την έγκριση Τιμολογίου Χρήσης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΦΕΚ Β' 2724/02.07.2019).
9. Την υπ' αριθμ. 546/2018 Απόφαση της Αρχής με θέμα «Εγχειρίδιο Εξισορρόπησης Φορτίου του Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου» (ΦΕΚ Β' 2523/29.06.2018).
10. Την Μελέτη Ανάπτυξης για τα έτη 2020-2029 όπως αυτή ανακοινώθηκε στην ιστοσελίδα του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ, τον Ιούλιο του 2019<sup>2</sup>.
11. Την υπ' αριθμ. 755/2020 Απόφαση της Αρχής για την έγκριση του Προγράμματος Ανάπτυξης ΕΣΦΑ 2020-2029 (ΦΕΚ Β' 1746/07.05.2020).
12. Την υπ' αριθμ. 126529/14.10.2019 επιστολή του ΔΕΣΦΑ με θέμα «Πρόταση ΔΕΣΦΑ επί της 5<sup>ης</sup> Αναθεώρησης του Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΦΑ» (αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-269697/17.10.2019).

---

1

[https://www.acer.europa.eu/Official\\_documents/Acts\\_of\\_the\\_Agency/Publication/ACER%20Report%20on%20the%20conditionalities%20stipulated%20in%20contracts%20for%20standard%20capacity%20products%20for%20firm%20capacity.pdf](https://www.acer.europa.eu/Official_documents/Acts_of_the_Agency/Publication/ACER%20Report%20on%20the%20conditionalities%20stipulated%20in%20contracts%20for%20standard%20capacity%20products%20for%20firm%20capacity.pdf)

<sup>2</sup> [https://www.desfa.gr/userfiles/5fd9503d-e7c5-4ed8-9993-a84700d05071/GR\\_%CE%9C%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B7%20%CE%91%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7%CF%82%20%CE%95%CE%A3%CE%A6%CE%91%202020-2029\\_280719.pdf](https://www.desfa.gr/userfiles/5fd9503d-e7c5-4ed8-9993-a84700d05071/GR_%CE%9C%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CE%B7%20%CE%91%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7%CF%82%20%CE%95%CE%A3%CE%A6%CE%91%202020-2029_280719.pdf)

13. Τα σχόλια που υποβλήθηκαν στη δημόσια διαβούλευση που διενήργησε η Αρχή μεταξύ 30.12.2019 και 07.02.2020, επί της ανωτέρω εισήγησης του ΔΕΣΦΑ, και συγκεκριμένα τα υπ' αριθμ. πρωτ. Ι-276491/10.02.2020 της εταιρείας ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ – ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, Ι-276492/10.02.2020 της εταιρείας ΔΕΗ Α.Ε., Ι-276493/10.02.2020 της εταιρείας ΔΕΠΑ Α.Ε., Ι-276494/10.02.2020 της εταιρείας ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ Α.Ε., Ι-276495/10.02.2020 των εταιρειών ΗΡΩΝ και ΗΡΩΝ ΙΙ Α.Ε., Ι-276546/10.02.2020 της εταιρείας ΕΛΡΕΔΙΣΟΝ Α.Ε., καθώς και μίας ακόμη εταιρείας που αιτήθηκε τη μη δημοσιοποίηση της ταυτότητας και των σχολίων της.
14. Την υπ' αριθμ. πρωτ. Ο-81013/14.02.2020 επιστολή της ΡΑΕ προς το ΔΕΣΦΑ με θέμα «Πρόταση του ΔΕΣΦΑ για την 5η Αναθεώρηση του Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΦΑ».
15. Την υπ' αριθμ. πρωτ. Ο-81852/23.04.2020 ηλεκτρονική επιστολή της ΡΑΕ προς το ΔΕΣΦΑ με θέμα «Σχόλια ΔΔ – 5η αναθεώρηση ΕΣΦΑ».
16. Την υπ' αριθμ. 130298/08.05.2020 επιστολή του ΔΕΣΦΑ με θέμα «Πρόταση τροποποίησης υφιστάμενων (πλην του Κεφαλαίου ΥΦΑ) και προσθήκης νέων διατάξεων στον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ (5<sup>η</sup> αναθεώρηση)» (αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-281478/11.05.2020).
17. Την υπ' αριθμ. 130435/19.05.2020 επιστολή του ΔΕΣΦΑ με θέμα «Υποβολή πρότασης αναπροσαρμογής του Κανονισμού Τιμολόγησης για την τιμολόγηση της χρήσης Συζευγμένης Μεταφορικής Ικανότητας και Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας» (αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-282041/20.05.2020).
18. Τα σχόλια που υποβλήθηκαν στη συμπληρωματική δημόσια διαβούλευση που διεξήγαγε η ΡΑΕ κατά το χρονικό διάστημα 21.5.2020 - 3.6.2020 επί της αναθεωρημένης πρότασης του ΔΕΣΦΑ, και συγκεκριμένα το υπ' αριθμ. πρωτ. Ι-282634/29.05.2020 της εταιρείας ΜΟΤΟΡ ΟΪΛ Α.Ε., καθώς και δύο ακόμη εταιρειών που αιτήθηκαν την μη δημοσιοποίηση της ταυτότητας και των σχολίων τους.
19. Την υπ' αριθμ. 919/2020 Απόφαση της ΡΑΕ με θέμα «Ματαίωση διενέργειας ετήσιας και πρώτης τριμηνιαίας δημοπρασίας δέσμευσης και κατανομής δυναμικότητας στο Σημείο Διασύνδεσης “ΚΗΠΟΙ”».
20. Την υπ' αριθμ. πρωτ. Ο-82736/15.06.2020 ηλεκτρονική επιστολή της ΡΑΕ προς το ΔΕΣΦΑ, με την οποία ζητήθηκαν τροποποιήσεις και διευκρινίσεις επί της πρότασής του.
21. Την υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-283775/18.06.2020 ηλεκτρονική επιστολή του ΔΕΣΦΑ.
22. Το γεγονός ότι από την παρούσα απόφαση δεν προκαλείται επιβάρυνση στον κρατικό προϋπολογισμό.

## Σκέφτηκε ως εξής:

**Επειδή**, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 69 του Νόμου «Με απόφαση της ΡΑΕ, ύστερα από εισήγηση του ΔΕΣΦΑ ΑΕ, θεσπίζεται ο Κώδικας Διαχείρισης του ΕΣΦΑ, σύμφωνα με τον οποίο διενεργείται η διαχείριση, η συντήρηση και η ανάπτυξη του ΕΣΦΑ. Ο Κώδικας αυτός δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

**Επειδή**, ο Κώδικας Διαχείρισης ΕΣΦΑ, ιδίως μετά την 3η (Απόφαση 239/17.3.2017, ΦΕΚ Β' 1549/5.5.2017 και ΦΕΚ Β' 2159/23.6.2017) και την 4η (Απόφαση 123/2018, ΦΕΚ Β' 788/7.3.2018) αναθεώρησή του, ενσωματώνει σχεδόν πλήρως τα οριζόμενα στους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς περί ισότιμης πρόσβασης και δυναμικής εξισορρόπησης, παρέχοντας μεγάλο εύρος εργαλείων για την αξιοποίηση των υποδομών σε μακροχρόνια και βραχυχρόνια βάση, σε πρωτογενή ή δευτερογενή αγορά δυναμικότητας. Τα θετικά αποτελέσματα αποτυπώνονται τόσο στην εξέλιξη του αριθμού Χρηστών Μεταφοράς που δραστηριοποιούνται στα τρία σημεία εισόδου της χώρας (Σιδηρόκαστρο, Κήποι, Αγία Τριάδα), όσο και στη σημαντική αύξηση της δυνατότητας εξαγωγών από το Σιδηρόκαστρο μέσω, και φυσικής, αντίστροφης ροής.

**Επειδή**, το αυξημένο ενδιαφέρον πρόσβασης το Εθνικό Σύστημα Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ), καθώς και η αναμενόμενη διασύνδεση με Ανεξάρτητα Συστήματα Φυσικού Αερίου (ΑΣΦΑ) στο εγγύς μέλλον, ενδέχεται να δημιουργήσουν συμφόρηση (congestion) στο Σύστημα, ιδίως στις ροές από το βορρά, όπου βρίσκονται οι εισοδοί μέσω αγωγών, προς το νότο όπου βρίσκεται το μεγαλύτερο ποσοστό της κατανάλωσης φυσικού αερίου.

**Επειδή**, σήμερα ο βασικός κορμός του Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου (ΕΣΜΦΑ) αποτελείται από:

- τον κεντρικό αγωγό που εκτείνεται από τον Προμαχώνα στα ελληνοβουλγαρικά σύνορα έως των Αττική. Έως τη Νέα Μεσημβρία έχει διάμετρο 36", αλλά πιο κάτω στενεύει και έχει διάμετρο 30".
- τον ανατολικό κλάδο που αποτελείται από παλαιότερο τμήμα διαμέτρου 24" από την Καρπερή ως την Κομοτηνή και νεότερο τμήμα διαμέτρου 36" από την Κομοτηνή ως τους Κήπους.

**Επειδή**, λόγω της τοπολογίας του υφιστάμενου συστήματος δημιουργεί εν δυνάμει σημεία συμφόρησης λόγω των αγωγών μικρότερης διατομής.

**Επειδή**, συγκεκριμένα, η μέγιστη ροή που μπορεί να διέλθει ανά πάσα στιγμή από τον συμπιεστή της Νέας Μεσημβρίας είναι 15,1 εκατ. m<sup>3</sup> την ημέρα (mcm/d).

**Επειδή**, η τεχνική δυναμικότητα του Σημείου Διασύνδεσης (Interconnection Point, IP) Σιδηρόκαστρο έχει προσδιοριστεί στα 10,8 mcm/d και του Σημείου Διασύνδεσης Κήποι στα 4,3 mcm/d.

**Επειδή**, εντός του επόμενου εξαμήνου αναμένεται η έναρξη της εμπορικής λειτουργίας του αγωγού TAP, ο οποίος θα συνδεθεί με το ΕΣΜΦΑ στη Νέα Μεσημβρία. Έως το δεύτερο εξάμηνο

του 2021 θα λειτουργήσει επίσης ο αγωγός IGB, ο οποίος θα συνδεθεί στο ΕΣΜΦΑ στην Κομοτηνή, αλλά, δεδομένου ότι αποτελεί έξοδο του ΕΣΜΦΑ στο βορρά, θα συμβάλει στην ευστάθεια του Συστήματος. Επίσης, σε φάση σχεδιασμού βρίσκονται πλωτός τερματικός σταθμός ΥΦΑ (FSRU) στην Αλεξανδρούπολη, πλωτός τερματικός σταθμός ΥΦΑ στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας, υπόγεια αποθήκη αποθήκευσης φυσικού αερίου στη νότια Καβάλα και αγωγός προς τη Βόρεια Μακεδονία και τα δυτικά Βαλκάνια.

**Επειδή**, η Μελέτη Ανάπτυξης ΕΣΦΑ για τα έτη 2020-2029 (σχετικό 10) αναφορικά με την τρέχουσα διαμόρφωση του συστήματος και τη διασύνδεση με τον ΤΑΡ, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι: «*Το άθροισμα της ημερήσιας ροής μέσω του ΜΣΣ Κήπων και της ημερήσιας ροής μέσω του νέου σημείου Εισόδου στη Νέα Μεσημβρία (σύνδεση με τον ΤΑΡ) δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 4,3 εκατομμύρια  $mNm^3$ /ημέρα*»).

**Επειδή**, σύμφωνα με το πλέον πρόσφατο Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΕΣΦΑ 2020-2029 (σχετικό 11), έχει δρομολογηθεί επαύξηση των συμπιεστών Νέας Μεσημβρίας και Αμπελιάς, που θα αυξήσει τη δυναμικότητα από 15,1 σε 19,9  $mcm/d$ . Ωστόσο, τα έργα αναβάθμισης αναμένεται να ολοκληρωθούν στα μέσα του 2023.

**Επειδή**, προφανώς, η πλήρης και οριστική άρση της συμφόρησης μπορεί να επέλθει μόνο με επενδύσεις σε νέους αγωγούς, και συγκεκριμένα με την κατασκευή δεύτερου παράλληλου αγωγού στα σημεία μικρότερης διαμέτρου. Ωστόσο, αυτές οι επενδύσεις, οι οποίες θα επιβαρύνουν τα τιμολόγια μεταφοράς, πρέπει να γίνουν μόνο εάν κριθούν αναγκαίες, ήτοι εάν αναμένεται εν τοις πράγμασι συμφόρηση στο Σύστημα λόγω αυξημένης ζήτησης που θα επιβάλλει μεγαλύτερες ροές φυσικού αερίου μέσω του Συστήματος, και όχι βάσει των τεχνικών δυναμικότητων των πιθανών εισόδων.

**Επειδή**, η ζήτηση φυσικού αερίου το 2019 ανήλθε σε 4,9 δισεκατομμύρια  $m^3$  (bcm) ή 55,62 MWh, ενώ η ετήσια ζήτηση φυσικού αερίου που αναμένεται να διακινηθεί στο σύστημα για το έτος 2020 προβλέπεται να ανέλθει στα 4,965 bcm (βασικό σενάριο), με μέγιστη εκτίμηση 5,006 bcm στο υψηλό σενάριο. Περαιτέρω, σύμφωνα με τη Μελέτη Ανάπτυξης ΕΣΦΑ 2020-29, η εκτίμηση ζήτησης φυσικού αερίου το 2029 θα ανέλθει σε 5,8 bcm σύμφωνα με το βασικό σενάριο, 5.4 bcm σύμφωνα με το χαμηλό σενάριο και 6,37 bcm σύμφωνα με το υψηλό σενάριο.

**Επειδή**, κατά τα ανωτέρω, η αναγκαιότητα υλοποίησης νέων επενδύσεων στο ΕΣΜΦΑ χρήζει περαιτέρω διερεύνησης.

**Επειδή**, η υπό εξέταση πρόταση τροποποίησης του Κώδικα (5η αναθεώρηση) εστιάζει σε εργαλεία διαχείρισης της συμφόρησης και έχει στόχο τη βέλτιστη δυνατή λειτουργία του Συστήματος (εξυπηρέτηση της μέγιστης δυνατής ροής), έως την ολοκλήρωση της τεχνικής αναβάθμισης του Συστήματος το 2023, ή πιθανής επιπλέον ανάγκης ενίσχυσής του στο μέλλον.

**Επειδή**, η πρόταση του Διαχειριστή αφορά τρία σχήματα προσφοράς μεταφορικής ικανότητας: Συσχετισμένη, Συζευγμένη και Ανταγωνιστική Μεταφορική Ικανότητα.

**Επειδή**, με την παρούσα απόφαση εγκρίνονται οι βασικές αρχές των προταθέντων σχημάτων. Και για τα τρία ορίζεται σαφώς ότι, προκειμένου να εφαρμοστούν, ο Διαχειριστής θα προβαίνει

σε αιτιολογημένη εισήγηση ως προς το ποια και πότε θα εφαρμοστούν, σε ποια Σημεία του Συστήματος και με ποιους όρους και προϋποθέσεις, η οποία θα εγκρίνεται από την Αρχή.

**Επειδή**, η εφαρμογή τέτοιων σχημάτων για την άρση πιθανής συμφόρησης ή τη μεγιστοποίηση της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας στο εσωτερικό της χώρας δεν πρέπει να αποβαίνει εις βάρος της δυναμικότητας των εθνικών διασυνδέσεων, ιδίως με Σημεία Διασύνδεσης άλλων Κρατών-Μελών, καθώς αυτό αντίκειται στη βασική αρχή της ενιαίας εσωτερικής αγοράς ενέργειας.

**Επειδή**, ως προς τη **Συζευγμένη Μεταφορική Ικανότητα** (προσθήκη άρθρου 20M), λεκτέα τα ακόλουθα:

Ορίζεται Ζεύγος Συζευγμένων Σημείων ως εξής: το ζεύγος που αποτελείται από Σημείο Εισόδου και Σημείο Εξόδου του ΕΣΜΦΑ, και για το οποίο η παράδοση Ποσότητας Φυσικού Αερίου στο Σημείο Εισόδου του ζεύγους ανά Ημέρα, προϋποθέτει ισόποση παραλαβή Ποσότητας Φυσικού Αερίου από το Σημείο Εξόδου του ζεύγους την ίδια Ημέρα (kWh/Ημέρα).

Με το σχήμα αυτό, αντί ένας Χρήστης να δεσμεύει μεταφορική ικανότητα ανεξάρτητα σε Σημείο Εισόδου και σε Σημείο Εξόδου, όπως επιβάλλει το ευρωπαϊκό σύστημα entry-exit, σε ορισμένες περιπτώσεις (πιθανολογούμενης συμφόρησης) ο Χρήστης δύναται να δηλώσει ότι αέριο που θα παραδώσει σε μία συγκεκριμένη Είσοδο θα το παραλάβει σε μία συγκεκριμένα Έξοδο, δηλαδή να προδιαγράψει την «πορεία» του αερίου μέσα στο Σύστημα. μέσω Συζευγμένων Μεταφορικών Ικανοτήτων (conditional capacities).

Η πρόβλεψη αυτή σήμερα καλύπτει ιδίως την περίπτωση Χρήστη Μεταφοράς ο οποίος επιθυμεί να διακινήσει ποσότητα φυσικού αερίου μεταξύ εισόδων και εξόδων που βρίσκονται στο βόρειο τμήμα του Συστήματος. Έτσι, εάν ένας Χρήστης προτίθεται να δεσμευθεί ότι αέριο που εισάγει σε μία είσοδο στο βόρειο τμήμα πρόκειται να εξαχθεί/καταναλωθεί επίσης στο βόρειο τμήμα, και άρα δεν θα συμβάλει στη συμφόρηση στο συμπιεστή της Νέας Μεσημβρίας, προτείνεται να δοθεί η δυνατότητα να το πράξει μέσω της δέσμευσης Συζευγμένων Μεταφορικών Ικανοτήτων, επιπλέον της μέγιστης δυναμικότητας που θα οριστεί για το βόρειο τμήμα.

Αυτό το σχήμα βοηθά τη διέλευση επιπλέον αερίου από διαδρομή που είναι σαφές ότι δεν θα συμβάλει στη συμφόρηση του Συστήματος, οδηγώντας σε καλύτερη αξιοποίηση του Συστήματος.

Η ποσότητα αερίου που αντιστοιχεί στη συζευγμένη δυναμικότητα έχει ουσιαστικά το χειρισμό αερίου «transit», και συνεπώς, δεν μπορεί να συμμετέχει στο ημερήσιο ισοζύγιο εξισορρόπησης, αλλά πρέπει να είναι εξ ορισμού ισοζυγισμένο, και δεν έχει πρόσβαση στο Εικονικό Σημείο Συναλλαγών (ΕΣΣ), δηλαδή δεν μπορεί να αγοραπωληθεί (γιατί έτσι χάνεται η «ταυτότητά» του και άρα η πορεία του).

Λόγω των παραπάνω περιορισμών, προσφέρεται από το Διαχειριστή με έκπτωση έναντι του αθροίσματος των ταριφών εισόδου και εξόδου, η οποία ορίζεται αρχικά σε 10%, βάσει

ευρωπαϊκής εμπειρίας, αλλά δύναται να αναπροσαρμόζεται βάσει ιστορικών δεδομένων χρήσης.

**Επειδή**, ως προς τη **Συσχετισμένη Μεταφορική Ικανότητα** (προσθήκη άρθρου 20ΑΕ), λεκτέα τα ακόλουθα:

Ως Συσχετισμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης, ορίζεται Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης Σημείου Εισόδου σε Αδιάλειπτη Βάση, που προσφέρεται από το Διαχειριστή προς δέσμευση από τους Χρήστες. Ως Συσχετισμένη Μεταφορική Ικανότητα Παραλαβής, ορίζεται Μεταφορική Ικανότητα Παραλαβής Σημείου Εξόδου Αντίστροφης Ροής σε Αδιάλειπτη Βάση, αντίστοιχα, που προσφέρεται από το Διαχειριστή προς δέσμευση από τους Χρήστες. Η χρήση του συνόλου της Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης, Παραλαβής ή τμήματος αυτής κατά την διαδικασία του Ημερήσιου Προγραμματισμού, εξαρτάται από την πλήρωση της Συνθήκης Χρήσης Δυναμικότητας για το εν λόγω Σημείο.

Ως Συνθήκη Χρήσης Δυναμικότητας σε Σημείο Εισόδου, σε Σημείο Εξόδου Αντίστροφης Ροής ορίζεται το σύνολο των φυσικών και τεχνικών προϋποθέσεων και συνθηκών, η ικανοποίηση των οποίων καθιστά εφικτή την παράδοση ή παραλαβή του συνόλου της Ποσότητας Φυσικού Αερίου μέσω της Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης ή Παραλαβής αντίστοιχα. Ο Διαχειριστής, δύναται να περιορίζει έως μηδενισμού την χρήση της Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης, Παραλαβής κατά την διαδικασία του Ημερήσιου Προγραμματισμού, σε περίπτωση που δεν πληρούται η Συνθήκη Χρήσης Δυναμικότητας.

Με το σχήμα αυτό, επιχειρείται να προσφερθεί επιπλέον δυναμικότητα, χωρίς να διαταράσσεται η λειτουργία του συστήματος, η οποία δεν θα μπορούσε να δοθεί μακροχρόνια ως αδιάλειπτο προϊόν, λόγω της πιθανότητας διακοπής υπό κάποιες συνθήκες. Συγκεκριμένα, ο Διαχειριστής προσφέρει αδιάλειπτη δυναμικότητα, αλλά ο Χρήστης που τη δεσμεύει γνωρίζει ότι υπάρχει πιθανότητα η δήλωσή του για την επόμενη Ημέρα να περικοπεί από το Διαχειριστή, σε περίπτωση που δεν ικανοποιείται η Συνθήκη Χρήσης που έχει περιγραφεί ανά περίπτωση. Αυτό το σχήμα χρησιμοποιείται προκειμένου ο Διαχειριστής να μην υλοποιεί επενδύσεις σε υποδομές που μπορεί να χρειάζονται για την αποτροπή συμφόρησης σε ακραίες συνθήκες, αλλά οι οποίες εκτιμάται ότι δεν θα αξιοποιούνται σε τακτική βάση.<sup>3</sup> Συνεπώς, ο Χρήστης δεσμεύει αδιάλειπτη και, αν επιθυμεί, μακροχρόνια δυναμικότητα και ο περιορισμός εφαρμόζεται, αν χρειαστεί, σε επίπεδο Ημερήσιου Προγραμματισμού. Επίσης, για τις ποσότητες αυτές έχει πλήρη πρόσβαση στο Εικονικό Σημείο Συναλλαγών.

Επειδή υπάρχει η πιθανότητα περικοπής της δήλωσης, το προϊόν προσφέρεται με έκπτωση. Το ποσοστό της έκπτωσης προτείνεται από το Διαχειριστή και εγκρίνεται από τη ΡΑΕ ανά

---

<sup>3</sup> Πρόκειται για σχήμα αντίστοιχο με αυτό που εφαρμόζεται κυρίως στη Γερμανία, γνωστό ως bFZK, «firm capacity with free allocability».

περίπτωση, βάσει της πιθανότητας περικοπής, αλλά δεν μπορεί να είναι μικρότερη από 10%.

**Επειδή**, ως προς τη **Ανταγωνιστική Μεταφορική Ικανότητα** (προσθήκη άρθρου 20ΘΑ), λεκτέα τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με το εδάφιο 14 του άρθρου 3 του Κανονισμού 459/2017 ορίζονται ως: «*ανταγωνιστικές δυναμικότητες*»: οι δυναμικότητες για τις οποίες η διαθέσιμη δυναμικότητα σε ένα σημείο του δικτύου δεν μπορεί να κατανεμηθεί χωρίς πλήρη ή μερική μείωση της διαθέσιμης δυναμικότητας σε άλλο σημείο του δικτύου».

Στην παράγραφο 2 του άρθρου του ίδιου Κανονισμού, αναφέρεται ότι: «*Σε όλα τα σημεία διασύνδεσης εφαρμόζεται ο ίδιος τύπος δημοπρασίας. Οι σχετικές διαδικασίες δημοπράτησης αρχίζουν ταυτόχρονα για όλα τα οικεία σημεία διασύνδεσης. Με κάθε διαδικασία δημοπράτησης, σχετική με ένα και μόνο τυποποιημένο προϊόν δυναμικότητας, κατανέμεται δυναμικότητα ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη διαδικασία δημοπράτησης, εκτός εάν προσφέρεται επαυξημένη δυναμικότητα ή εάν, με την επιφύλαξη της συμφωνίας των άμεσα εμπλεκόμενων διαχειριστών συστήματος μεταφοράς και της έγκρισης των οικείων εθνικών ρυθμιστικών αρχών, κατανέμεται ανταγωνιστική δυναμικότητα. Η εθνική ρυθμιστική αρχή των τυχόν γειτονικών και επηρεαζόμενων κρατών μελών μπορεί να παρέχει μια θέση, η οποία εξετάζεται από την αρμόδια εθνική ρυθμιστική αρχή.*».

Συνεπώς, στον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ ορίζονται ως Σημεία Ανταγωνισμού Δυναμικότητας (ΣΑΔ) ορίζονται δύο ή περισσότερα Σημεία Εισόδου στα οποία ο Διαχειριστής δύναται να διαθέτει προς δέσμευση στους Χρήστες Μεταφοράς, Ανταγωνιστικές Μεταφορικές Ικανότητες, ενώ ως Περιορισμός Παράδοσης των ΣΑΔ, ορίζεται η μέγιστη Ποσότητα Φυσικού Αερίου η οποία δύναται να παραδοθεί ταυτόχρονα στο σύνολο των Σημείων Ανταγωνισμού Δυναμικότητας, κατά τη διάρκεια μιας Ημέρας.

Με το σχήμα αυτό δεν προσφέρεται επιπλέον δυναμικότητα, αλλά αυτή ανακατανέμεται, δηλαδή «μετακινείται» από ένα Σημείο Εισόδου σε άλλο. Γι' αυτό και πρέπει να χρησιμοποιείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα και μόνο έως ότου υλοποιηθούν οι κατάλληλες επενδύσεις που θα άρουν τη συμφόρηση, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις προβλέψεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459. Έως τότε, προκειμένου και μην υπάρχει διάκριση στην πρόσβαση μεταξύ των εισόδων, αντί για τον ορισμό μέγιστης διαθέσιμης δυναμικότητας ανά σημείο διασύνδεσης, ορίζεται η δυνατότητα από κοινού δημοπράτησης δυναμικότητας μέχρι τη συνολικά μέγιστη διαθέσιμη. Έτσι δίνεται η δυνατότητα ροής αερίου από τα σημεία εισόδου όπου υπάρχει ενδιαφέρον από την αγορά, αντί για ex ante προσδιορισμό της.

**Επειδή**, πέραν των ανωτέρω προτεινόμενων ρυθμίσεων που αφορούν στη διάθεση από το Διαχειριστή προϊόντων μεταφορικής ικανότητας για τη βέλτιστη αξιοποίηση του ΕΣΜΦΑ, ο ΔΕΣΦΑ πρότεινε επίσης στοχευμένες τροποποιήσεις που αφορούν στην Εξισορρόπηση Φορτίου του ΕΣΦΑ, οι οποίες αποτυπώνονται στο άρθρο 53Α του Κώδικα και στα άρθρα 3.2 και 3.3 του Εγχειριδίου Εξισορρόπησης. Συγκεκριμένα, προτείνονται:



**α)** Διαφοροποίηση στον τρόπο υπολογισμού της Οριακής Τιμής Αγοράς Αερίου Εξισορρόπησης (ΟΤΑΑΕ) και της Οριακής Τιμής Πώλησης Αερίου Εξισορρόπησης (ΟΤΠΑΕ), μεταξύ των περιπτώσεων α) που για μια ημέρα δεν διενεργήθηκαν δημοπρασίες, και β) διενεργήθηκαν αλλά δεν υπήρξε κατακύρωση ποσότητας σε κάποιο χρήστη (είτε γιατί δεν υπήρξε προσφορά είτε γιατί η προσφορά δεν έγινε αποδεκτή από το Διαχειριστή). Ο Διαχειριστής προτείνει να υπάρξει διακριτός τρόπος υπολογισμού των τιμών της Οριακής Τιμής Αγοράς Αερίου Εξισορρόπησης (ΟΤΑΑΕ) και της Οριακής Τιμής Πώλησης Αερίου Εξισορρόπησης (ΟΤΠΑΕ) για τις περιπτώσεις μη διεξαγωγής δημοπρασίας και διεξαγωγής δημοπρασίας χωρίς προσφορές ή χωρίς αποδεκτές προσφορές, ως εξής:

- στην περίπτωση μη διεξαγωγής δημοπρασίας:  $ΟΤΑΑΕ = TTFd - * 1,1$  και  $ΟΤΠΑΕ = TTFd * 0,9$ , όπου  $TTF_d$  η τιμή του δείκτη τιμών European Gas Spot Index για την παράδοση Φυσικού Αερίου στο εικονικό σημείο συναλλαγών Title Transfer Facility (TTF) κατά την Ημέρα (d) επί συντελεστή 0,001

- στην περίπτωση διεξαγωγής δημοπρασίας χωρίς κατακύρωση ποσότητας:

$ΟΤΑΑΕ =$  Μέγιστο Ανώτατο Όριο Μοναδιαίου Τιμήματος προσφορών που τέθηκε στις δημοπρασίες, και

$ΟΤΠΑΕ =$  Ελάχιστο Κατώτατο Όριο Μοναδιαίου Τιμήματος προσφορών που τέθηκε στις δημοπρασίες.

Η τροποποίηση αυτή έχει ως στόχο να αντανακλώνται ορθότερα οι πραγματικές συνθήκες της αγοράς στις τιμές διευθέτησης του ανισοζυγίου των χρηστών. Δηλαδή, όταν δεν διενεργούνται δημοπρασίες δηλαδή στις περιπτώσεις που, κατά κύριο λόγο, δεν υπάρχει ανάγκη να παρέμβει ο Διαχειριστής για την λειτουργική εξισορρόπηση του συστήματος, οι τιμές διευθέτησης θα υπολογίζονται με βάση τις τιμές TTF της ίδιας Ημέρας και δε θα βασίζονται σε οριακές τιμές αγοράς προηγούμενης ημέρας, οι οποίες μεταφέρονται στον υπολογισμό μέχρι να υπάρξει επιτυχής δημοπρασία.

Όταν διενεργούνται οι δημοπρασίες αλλά δεν υποβάλλονται προσφορές ή δε γίνονται αποδεκτές, η θέση των ΟΤΑΑΕ και ΟΤΠΑΕ στο ανώτατο και το κατώτατο όριο, αντίστοιχα, λειτουργεί σαν κίνητρο προς τους Χρήστες να συμμετέχουν στις δημοπρασίες και να εξισορροπούν το χαρτοφυλάκιό τους για να αποφύγουν τις χρεώσεις και τις πιστώσεις ανισοζυγίου.

**β)** Αλλαγή στον τρόπο προσδιορισμού του Ανώτατου Ορίου Μοναδιαίου Τιμήματος Προσφορών, από  $(2 * TTFd - 2)$  σε  $(TTF d - 2 + 17)$  €/MWh. Ο Διαχειριστής προτείνει την αλλαγή του Ανώτατου Ορίου, καθώς κατά την εφαρμογή της μεθοδολογίας παρατηρήθηκε ότι σε περιόδους υψηλών τιμών TTF, η ανώτατη τιμή αυξανόταν σημαντικά, οδηγώντας σε πολύ υψηλές, μη αντιπροσωπευτικές της αγοράς, τιμές διευθέτησης του ανισοζυγίου. Αντίθετα, σε περιόδους χαμηλών TTF, το ανώτατο όριο, και αντίστοιχα οι τιμές διευθέτησης, ήταν πολύ χαμηλό, με αποτέλεσμα οι χρήστες να μην έχουν κίνητρο συμμετοχής στις δημοπρασίες για να εξισορροπήσουν το χαρτοφυλάκιό τους. Κατόπιν ανάλυσης των ιστορικών στοιχείων από τον Ιούνιο του 2019 εφεξής, προτείνεται η θέσπιση του Ανώτατου Ορίου σε  $(TTF d - 2 + 17)$  €/MWh.

**Επειδή**, οι δύο τροποποιήσεις που εισηγείται ο Διαχειριστής για τη διαδικασία εξισορρόπησης κρίνονται εύλογες, καθώς οδηγούν στη διαμόρφωση τιμών που αντικατοπτρίζουν ορθότερα τις συνθήκες αγοράς της Ημέρας για την οποία εφαρμόζονται. Επιπλέον, αναφορικά με τη αλλαγή του Ανώτατου Ορίου προσφορών, η τιμή που προτείνεται από το διαχειριστή προκύπτει από τα δεδομένα λειτουργίας του βάρθρου εξισορρόπησης και σε κάθε περίπτωση θα οδηγήσει σε περιορισμό των ημερών που ο Διαχειριστής θα κάνει χρήση του δικαιώματος τροποποίησης των ορίων.

**Για όλους τους ανωτέρω λόγους,**

### **Αποφασίζει:**

- A.** Την τροποποίηση και κωδικοποίηση του Κώδικα Διαχείρισης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου σύμφωνα με το Παράρτημα της παρούσας Απόφασης, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτής.
- B.** Ο τροποποιημένος σύμφωνα με το Παράρτημα Κώδικας τίθεται σε ισχύ την 7<sup>η</sup> πρωινή της 1<sup>ης</sup> Αυγούστου τρέχοντος έτους, πλην των διατάξεων που έχει ειδικώς προσδιοριστεί στο σημείο 3 του διατακτικού της υπ' αριθμ. 727/2020 Απόφασης της ΡΑΕ (ΦΕΚ Β' 1684/04.05.2020) ότι θα τεθούν σε εφαρμογή την 7<sup>η</sup> πρωινή της 1<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2020, ήτοι των άρθρων 76, 76, 76B και 76Γ.
- Γ.** Την προσθήκη άρθρου 15Α στον Κανονισμό Τιμολόγησης ως ακολούθως:

«  
**Άρθρο 15Α**  
**Χρέωση για τη χρήση Συζευγμένης Μεταφορικής Ικανότητας και Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας**

1. Σε περίπτωση που, κατά τα οριζόμενα στον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, διατίθεται Συζευγμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης, Παραλαβής, η οποία προσφέρεται επιπλέον τυχόν Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης, Παραλαβής σε αδιάλειπτη βάση στο ίδιο Σημείο Εισόδου, Σημείο Εξόδου, αντίστοιχα, η χρέωση χρήσης της Συζευγμένης αυτής Μεταφορικής Ικανότητας για κάθε σημείο του Ζεύγους Συζευγμένων Σημείων υπολογίζεται σύμφωνα με τα άρθρα [12] και [13], όπου ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς για την Είσοδο (ΣΔΜi) ή Έξοδο (ΣΔΜj) πολλαπλασιάζεται με το ποσοστό (100%-  $B_{exante}$ ). Ο όρος  $B_{exante}$  ισούται με 10%.

2. (α) Σε περίπτωση που, κατά τα οριζόμενα στον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, διατίθεται Συσχετισμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης σε Σημείο Εισόδου, Παραλαβής σε Σημείο Εξόδου, η οποία προσφέρεται επιπλέον τυχόν Μεταφορικής Ικανότητας σε αδιάλειπτη βάση στο ίδιο Σημείο, η χρέωση για τη χρήση της Μεταφορικής Ικανότητας αυτής στο Σημείο όπου διατίθεται, υπολογίζεται κατά τα οριζόμενα στα άρθρα [12] και [13] αντιστοίχως, όπου ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς για την Είσοδο

(ΣΔMi) ή Έξοδο (ΣΔMj) πολλαπλασιάζεται με το ποσοστό (100% -  $C_{exante}$ ). Ο όρος  $C_{exante}$  ισούται με την ποσοστιαία πιθανότητα, μερικού ή ολικού, περιορισμού χρήσης της Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας, η οποία υπολογίζεται στατιστικά από τον Διαχειριστή από ιστορικά στοιχεία τουλάχιστον 1 έτους, εξαιρουμένων περιόδων Κρίσης ή Προγραμματισμένης Συντήρησης του ΕΣΦΑ στην περίπτωση που τα γεγονότα αυτά επηρεάζουν τη ροή αερίου στο εν λόγω σημείο, με τις αναγκαίες προσαρμογές που προκύπτουν από εκτιμήσεις του Διαχειριστή βασισμένες σε τυχόν πρόσφατες ή αναμενόμενες εξελίξεις στην αγορά φυσικού αερίου, επεκτάσεις του ΕΣΦΑ ή των συνδεδεμένων με αυτό συστημάτων, ή οποιονδήποτε άλλο παράγοντα μπορεί να επηρεάσει τις συνθήκες υπό τις οποίες προσφέρεται η Συσχετισμένη Μεταφορική Ικανότητα στο συγκεκριμένο Σημείο, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών που μπορεί να παρέχουν οι Χρήστες σχετικά με τις αναμενόμενες μελλοντικές ροές φυσικού αερίου. Σε περίπτωση απουσίας ιστορικών δεδομένων, εφαρμόζεται η ελάχιστη τιμή του όρου  $C_{exante}$  όπως ορίζεται κατωτέρω.

(β) Ο όρος  $C_{exante}$  δεν μπορεί να είναι μικρότερος του 10%.

(γ) Η αριθμητική τιμή του όρου  $C_{exante}$  ανά επίπεδο της προσφερόμενης Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας εγκρίνεται από τη ΡΑΕ κατόπιν εισήγησης του Διαχειριστή.»

Δ Το Εγχειρίδιο Εξισορρόπησης τροποποιείται ως εξής:

i. Η παράγραφος 3 του άρθρου 3.2 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Στην περίπτωση που συντρέχουν οι λόγοι της διάταξης της παραγράφου [6] του άρθρου [53<sup>A</sup>], για τον υπολογισμό της Οριακής Τιμής Αγοράς Αερίου Εξισορρόπησης, πέραν των οριζομένων στην παράγραφο [2], εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

A) Εφόσον συντρέχουν οι λόγοι της διάταξης της περίπτωσης A) της παραγράφου [6] του άρθρου [53A], η Τιμή Υποκατάστασης προκύπτει ως γινόμενο της Τιμής Αναφοράς Αερίου Εξισορρόπησης της Ημέρας (d) επί τον συντελεστή 1,1.

B) Εφόσον συντρέχουν οι λόγοι της διάταξης της περίπτωσης B) της παραγράφου [6] του άρθρου [53A], η Τιμή Υποκατάστασης ισούται με το μέγιστο Ανώτατο Όριο Μοναδιαίου Τιμήματος Προσφορών που τέθηκε κατά την Ημέρα (d).».

ii. Η παράγραφος 5 του άρθρου 3.2 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Στην περίπτωση που συντρέχουν οι λόγοι της διάταξης της παραγράφου [6] του άρθρου [53A], για τον υπολογισμό της Οριακής Τιμής Πώλησης Αερίου Εξισορρόπησης, πέραν των οριζομένων στην παράγραφο [4], εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

A) Εφόσον συντρέχουν οι λόγοι της διάταξης της περίπτωσης A) της παραγράφου [6] του άρθρου [53A], η Τιμή Υποκατάστασης προκύπτει ως γινόμενο της Τιμής Αναφοράς Αερίου Εξισορρόπησης της Ημέρας (d) επί τον συντελεστή 0,9.

B) Εφόσον συντρέχουν οι λόγοι της διάταξης της περίπτωσης B) της παραγράφου [6] του άρθρου [53A], η Τιμή Υποκατάστασης ισούται με το ελάχιστο Κατώτατο Όριο Μοναδιαίου Τιμήματος Προσφορών που τέθηκε κατά την Ημέρα (d).».

iii. Η παράγραφος 1 του άρθρου 3.3 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Το Ανώτατο Όριο Μοναδιαίου Τιμήματος Προσφορών κατά την διεξαγωγή δημοπρασίας η οποία αφορά στην αγορά Αερίου Εξισορρόπησης για την Ημέρα (d), εκφράζεται σε Ευρώ ανά δέκα χιλιάδες Κιλοβατώρες Ανωτέρας Θερμογόνου Δύναμης (€/10.000 kWh), με ακρίβεια τριών (3) δεκαδικών ψηφίων και ορίζεται ως το γινόμενο του αθροίσματος της Τιμής Αναφοράς Αερίου Εξισορρόπησης της Ημέρας (d-2) και του ποσού μηδέν κόμμα μηδέν δέκα επτά Ευρώ ανά Κιλοβατώρα Ανωτέρας Θερμογόνου Δύναμης (0,017 €/kWh ΑΘΔ), επί τον συντελεστή δέκα χιλιάδες (10.000).».

iv. Η παράγραφος 2 του άρθρου 3.3 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Το Κατώτατο Όριο Μοναδιαίου Τιμήματος Προσφορών κατά την διεξαγωγή δημοπρασίας η οποία αφορά στην πώληση Αερίου Εξισορρόπησης για την Ημέρα (d), εκφράζεται σε Ευρώ ανά δέκα χιλιάδες Κιλοβατώρες Ανωτέρας Θερμογόνου Δύναμης (€/10.000 kWh), με ακρίβεια τριών (3) δεκαδικών ψηφίων και ορίζεται ως το γινόμενο του ημίσεως της Τιμής Αναφοράς Αερίου Εξισορρόπησης της Ημέρας (d-2) επί τον συντελεστή δέκα χιλιάδες (10.000).».

Ε. Τη δημοσίευση της παρούσας στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

**Αθήνα, 19 - 06 - 2020**

**Ο Πρόεδρος της ΡΑΕ**

**Δρ. Νικόλαος Γ. Μπουλαξής**

**α/α**

**Η Αντιπρόεδρος Β΄της ΡΑΕ**

**Μικαέλα Λάττα**

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**