

Προς

ΡΑΕ

Πειραιώς 132
118 54 Αθήνα

Υπόψη: κ. Προέδρου, Επικ. Καθ. Α. Δαγούμα

ΑΡ. ΠΡΩΤ.: 619
Αθήνα, 11.06.2021

Θέμα: Δημόσια Διαβούλευση της ΡΑΕ αναφορικά με την πρόταση της Αρχής για την τροποποίηση της μεθοδολογίας υπολογισμού του Επιτρεπόμενου και Απαιτούμενου Εσόδου ΕΣΜΗΕ με την εισαγωγή πρόσθετων κινήτρων για την αποδοτικότερη λειτουργία του Διαχειριστή και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Ο Ελληνικός Σύνδεσμος Ανεξάρτητων Εταιριών Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΑΗ) μέσω δημόσιων τοποθετήσεων του έχει διατυπώσει επανειλημμένα την ανάγκη αποδοτικής λειτουργίας των Διαχειριστών ενεργειακών δικτύων. Ο στόχος πρέπει να είναι να συμβαδίζει η λειτουργία των Διαχειριστών στην Ελλάδα με τις καλύτερες πρακτικές των Διαχειριστών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα για τον ΑΔΜΗΕ, αυτές οι πρακτικές αφορούν τόσο τις υπηρεσίες μεταφοράς (transmission) όσο και τις υπηρεσίες συστήματος (π.χ. εξισορρόπηση, εφεδρείες, διαχείριση συμφόρησης, κλπ.). Οι κατωτέρω επισημάνσεις αφορούν ασφαλώς και τους Διαχειριστές συστήματος και δικτύου φυσικού αερίου.

Στη μεγάλη πλειοψηφία των χωρών της Ένωσης δεν εφαρμόζονται πια μεθοδολογίες με βάση το κόστος (cost- based methodologies) που εγγυώνται μια συγκεκριμένη απόδοση επί της Ρυθμιζόμενης Περιουσιακής Βάσης τους. Ο βασικός λόγος είναι ότι μια τέτοια προσέγγιση δεν παρέχει κίνητρο μείωσης του κόστους λειτουργίας τους και οδηγεί σε μια συνεχή διόγκωση της Περιουσιακής Βάσης. Αντί της παραδοσιακής προσέγγισης, αξιολογήθηκαν μεθοδολογίες παροχής κινήτρων (incentive- based methodologies), οι οποίες σχεδιάστηκαν με τη λογική της επιβράβευσης και της ποινικοποίησης αντίστοιχα της λειτουργίας του Διαχειριστή, υπό το πρίσμα παρακολούθησης συγκεκριμένων δεικτών (KPIs). Προφανής στόχος των μεθοδολογιών παροχής κινήτρων είναι ο περιορισμός του κόστους, έτσι ώστε οι Χρήστες να μπορέσουν να επωφεληθούν από χαμηλότερες χρεώσεις χρήσης συστήματος (ΧΧΣ) στο άμεσο μέλλον. Χαρακτηριστική είναι, για παράδειγμα, η περίπτωση της Γερμανίας και το “Anreizregulierung”¹. Με βάση αυτό, τίθενται συγκεκριμένα πλαφόν/όρια (caps) στα έσοδα των Διαχειριστών τα οποία επιτρέπονται να έχουν μέσα σε μία περίοδο 5 ετών λαμβάνοντας υπόψη ένα βασικό επίπεδο κόστους και εκχωρώντας σε

¹ [Bundesnetzagentur, n.d.: Anreizregulierung von Strom- und Gasnetzbetreibern](#)

κάθε Διαχειριστή μια τιμή αποδοτικότητας (efficiency value) που προκύπτει από τη συγκριτική διεθνή αξιολόγηση² του έναντι άλλων Διαχειριστών. Όσο ο Διαχειριστής καταφέρνει να μειώσει τις (ελεγχόμενες) δαπάνες του κάτω από τα επιτρεπτά έσοδα, τόσο πιο επικερδής καθίσταται η λειτουργία του ενώ βελτιώνεται και η βάση αναφοράς του ενόψει της συγκριτικής αξιολόγησης της επόμενης περιόδου.

Στο πλαίσιο θέσπισης κινήτρων, κάθε Κράτος Μέλος ορίζει τους δικούς του Κύριους Δείκτες Αξιολόγησης (ΚΔΑ). Ανάλογα με τις δραστηριότητες, τους στόχους και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που επιθυμεί να βελτιώσει. Έτσι υπάρχουν δείκτες που παρακολουθούν την υλοποίηση επενδύσεων με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών (π.χ. μείωση αποκλίσεων συχνότητας και τάσης, μείωση απωλειών και αύξηση διαθεσιμότητας γραμμών) ή την βελτίωση της απόδοσης του συστήματος (π.χ. εξυπηρέτηση περισσότερων χρηστών με παράλληλη μείωση των ΧΧΣ) ή ακόμα και την προώθηση καινοτόμων λύσεων (πχ δοκιμές σε νέες υπηρεσίες/προϊόντα που υποστηρίζουν την ευέλικτη λειτουργία του Συστήματος). Σχετικά με τους ΚΔΑ που έχει ορίσει η ΡΑΕ -στο Παράρτημα της προτεινόμενης μεθοδολογίας- θα θέλαμε να σημειώσουμε ότι ορθώς περιλαμβάνονται δείκτες που αξιολογούν τις βασικές δραστηριότητες της μεταφοράς (transmission) και του συστήματος (system). Παρόλα αυτά, για την πληρέστερη αξιολόγηση αυτών των υπηρεσιών θα πρέπει παράλληλα να καθοριστούν συγκεκριμένα όρια ανοχής απόκλισης στόχου-πραγματικής τιμής για κάθε έναν από τους προτεινόμενους ΚΔΑ, όπως και συντελεστές βαρύτητας του κάθε ΚΔΑ σε σχέση με την επίδραση που αυτός έχει στο έσοδο του Διαχειριστή. Ο ΕΣΑΗ θεωρεί ότι η υποβολή συγκεκριμένων προτάσεων, επί του εύρους ορίων και τιμών των προτεινόμενων δεικτών, επιβάλλει την παρουσίαση αριθμητικών δεδομένων από ιστορικά στοιχεία με στόχο να γίνει αντιληπτή η πρακτική εφαρμογή αυτών των ορίων και των τιμών στο Σύστημα Μεταφοράς.

Στην ισχύουσα μεθοδολογία δεν εφαρμόζεται κανένα κίνητρο μείωσης του κόστους του Διαχειριστή ούτε σε σχέση με τις λειτουργικές του δαπάνες, ούτε σε σχέση με συγκεκριμένα κριτήρια μέτρησης της αποδοτικότητας του Διαχειριστή στην παροχή των υπηρεσιών τους προς τους Χρήστες του ΕΣΜΗΕ. Αντίθετα, στη χώρα μας έως σήμερα οι λειτουργικές δαπάνες προσδιορίζονται από τον Διαχειριστή με τη λογική της **εύλογης** απόδοσης που βασίζεται σε ιστορικά στοιχεία και εκτιμήσεις, ενώ μάλιστα η υπάρχουσα μεθοδολογία δίνει τη δυνατότητα **πρόσθετης απόδοσης** -το ύψος της οποίας κυμαίνεται από 1% έως 2,5%- σε έργα που χαρακτηρίζονται ως «Έργα Μείζονος Σημασίας». Συνεπώς, με το ισχύον καθεστώς ο Διαχειριστής δεν έχει κανένα κίνητρο βελτίωσης της αποδοτικότητάς του.

Αντίθετα, στην Ευρώπη ήδη 19 Κράτη Μέλη³ εφαρμόζουν μεθοδολογίες παροχής κινήτρων και 15 εθνικές ρυθμιστικές αρχές έχουν ορίσει τιμή **επιτρεπόμενης απόδοσης**. Επίσης ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο ορθός προσδιορισμός της Ρυθμιζόμενης Περιουσιακής Βάσης (ΡΠΒ) και η μέθοδος απόσβεσης αυτής, όπως επίσης και η απόδοση επί της Ρυθμιζόμενης Περιουσιακής Βάσης μέσω του ορθού προσδιορισμού του WACC. Αξίζει να σημειωθεί ότι μόλις το 1/3 των Κρατών Μελών περιλαμβάνουν στη ΡΠΒ το απασχολούμενο κεφάλαιο (αφού προφανώς οι ευρωπαίοι

² Bundesnetzagentur, 2017: Ermittlung des Effizienzwerts

³ <https://www.ceer.eu/documents/104400/-/-/5947b3af-5643-1411-02c9-b5d009b7b748>

Διαχειριστές δεν έχουν να διαχειριστούν καθυστερήσεις στις πληρωμές των Χρηστών), ενώ λιγότερα από τα μισά Κράτη Μέλη περιλαμβάνουν στην ΡΠΒ πάγια τα οποία βρίσκονται ακόμα στο στάδιο της κατασκευής. Επίσης, ενώ η μαθηματική εξίσωση προσδιορισμού του WACC είναι κοινή για όλους τους Διαχειριστές φαίνεται ότι οι τιμές των διαφόρων δεικτών για τον τελικό προσδιορισμό του στη χώρα μας αποκλίνουν από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Αυτό σημαίνει ότι οι προτεινόμενες τροποποιήσεις στη μεθοδολογία προσδιορισμού του Επιτρεπόμενου και του Απαιτούμενου Εσόδου αναμένεται να βελτιώσουν τη σημερινή κατάσταση. Επίσης είναι απαραίτητο, κατά την έγκριση του επιτρεπόμενου εσόδου και κατά την έγκριση του απαιτούμενου εσόδου, ο ρυθμιστής να αξιολογεί τις τιμές των παραμέτρων που παρέχονται από τον Διαχειριστή σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο και το αποδεκτό εύρος διακύμανσης αυτών. Επιπλέον ο Σύνδεσμός μας κρίνει ότι απαιτείται και εκ των υστέρων αξιολόγηση μιας υλοποιημένης δαπάνης/επένδυσης συγκρίνοντάς την με την απαραίτητη και συνετή δαπάνη (appropriate and prudent expenditure). Φυσικά, θα πρέπει να υπάρχει και πρόβλεψη αποκλιμάκωσης της πρόσθετης απόδοσης σε περίπτωση απόκλισης από το χρονοδιάγραμμα των έργων Μείζονος Σημασίας.

Όσον αφορά την υλοποίηση του μηχανισμού κινήτρου για τις Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες (EFFi), ο Συντελεστής Επιμερισμού θα πρέπει να είναι δίνει ξεκάθαρα το μήνυμα ότι είναι ο Διαχειριστής αυτός που κατά κύριο λόγο θα αμείβεται εάν πιάνει τον στόχο και θα χρεώνεται εάν όχι. Προτείνουμε λοιπόν το εύρος 40%-70% που περιλαμβάνεται στη διαβούλευση να μετατοπισθεί αυξητικά και να γίνει π.χ. 60%-80%.

Με εκτίμηση

Γιώργος Στάμτσης
Γενικός Διευθυντής