

3 Αυγούστου 2021

Blue Grid Gas & Power A.E
Λεωφόρος Κηφισίας 227
Κηφισιά, 14561

Υπόψιν:
Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας

ΘΕΜΑ: Συμμετοχή της Blue Grid Gas & Power στη Δημόσια Διαβούλευση επί της πρότασης τροποποίησης της Απόφασης Ρ.Α.Ε 643/2018 «Πλαίσιο Ανάπτυξης Απομακρυσμένων Δικτύων Διανομής με χρήση Συμπιεσμένου/Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου»

Αγαπητοί κύριοι / κυρίες,

Στόχος της παρούσας επιστολής είναι η διατύπωση των απόψεων της εταιρείας Blue Grid Gas & Power, κατόχου Αδείας Προμήθειας Φυσικού Αερίου σε τελικούς καταναλωτές εντός και εκτός δικτύου αγωγών, σχετικά με την προτεινόμενη από την Ρ.Α.Ε τροποποίηση της Απόφασης 643/2018 «Πλαίσιο Ανάπτυξης Απομακρυσμένων Δικτύων Διανομής με χρήση Συμπιεσμένου/Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου».

Όπως τεκμηριώνεται αναλυτικά παρακάτω, πρόκειται κατά τη γνώμη μας για μία τροποποίηση που όχι απλά αντιβαίνει στο πνεύμα της Απόφασης ΡΑΕ 643/2018 στην υφιστάμενη μορφή της, αλλά ταυτόχρονα θέτει εμπόδια στις ευεργετικές δυνάμεις της «ελεύθερης αγοράς» ως προς την ασφάλεια εφοδιασμού και την ανταγωνιστικότητα του καυσίμου, ενώ συνάμα καταστρατηγεί την ισότιμη μεταχείριση ιδιωτών.

Πιο συγκεκριμένα:

1. Η προτεινόμενη τροποποίηση αναφέρει στο σκεπτικό της (σελ. 12) πως «η επί ίσοις όροις μεταχείριση των Διαχειριστών αλλά και των Τελικών Πελατών σε διαφορετικές περιοχές της χώρας, επιβάλλουν τη διεύρυνση του Εικονικού Αγωγού, όπως περιγράφηκε στην Απόφαση ΡΑΕ 643/2018». Επίσης στο τέλος της σελ. 11 αναφέρεται πως για λόγους συνέπειας θα πρέπει να συνεχιστεί η εφαρμογή του μοντέλου τροφοδότησης Απομακρυσμένου Δικτύου μέσω Εικονικού Αγωγού και όχι μέσω ελεύθερης και ισότιμης πρόσβασης Χρηστών στο Σημείο Εισόδου του εν λόγω Δικτύου.

Η αιτιολόγηση αυτή είναι άστοχη και αποπροσανατολιστική κατά τη γνώμη μας, καθώς επιχειρεί να ταυτίσει και να εντάξει στην ίδια κατηγορία δύο ανόμοιες εφοδιαστικές αλυσίδες:

α) την εφοδιαστική αλυσίδα απόληψης αερίου από σταθμό φόρτωσης (συμπιεστή, τερματικό εισαγωγής ΥΦΑ ή εγκατάσταση υγροποίησης στο μέλλον) που βρίσκεται εντός των γεωγραφικών ορίων της ίδιας Άδειας Διανομής και παράδοσής του σε Σημείο Εισόδου εντός των ίδιων γεωγραφικών ορίων. Η μεταφορά του καυσίμου πραγματοποιείται αμιγώς εντός των ίδιων γεωγραφικών ορίων του Δικαιούχου της Άδειας Διανομής.

β) την εφοδιαστική αλυσίδα απόληψης αερίου από σταθμό φόρτωσης (συμπιεστή, τερματικό εισαγωγής ΥΦΑ, εγκατάσταση υγροποίησης) που βρίσκεται εκτός των γεωγραφικών ορίων της Άδειας Διανομής – ή ακόμη και εκτός ελληνικών συνόρων – και της παράδοσής του σε Σημείο Εισόδου εντός της δικαιοδοσίας του Δικτύου Διανομής. Η μεταφορά του πραγματοποιείται σίγουρα εκτός των ορίων δικαιοδοσίας του Δικαιούχου της Άδειας Διανομής.

Άλλωστε, η Απόφαση ΡΑΕ 643/2018 στην υφιστάμενη μορφή της διαχωρίζει ρητά τις δύο προαναφερθείσες περιπτώσεις. Πιο συγκεκριμένα στη σελ. 10 αναφέρει:

«Επειδή, στις περιπτώσεις των Απομακρυσμένων Δικτύων Διανομής, τα οποία αναπτύσσονται σε γεωγραφικές περιφέρειες στις οποίες δεν υφίσταται δίκτυο διανομής, δεν νοείται η ανάπτυξη Εικονικού Αγωγού και συνεπώς ο Διαχειριστής μόνο υπέχει την υποχρέωση διασφάλισης ισότιμης πρόσβασης των χρηστών στον αποσυμπιεστή/αεριοποιητή.»

Κάτι τέτοιο είναι απολύτως λογικό, καθώς εξ ορισμού **ένας Τρίτος δεν θα έπρεπε να έχει το δικαίωμα να ασκεί δραστηριότητα (έστω και «εικονικής») διανομής φυσικού αερίου εντός της γεωγραφικής περιοχής δικαιοδοσίας ενός άλλου Δικαιούχου Διανομής**.

Και συμπληρωματικά η υφιστάμενη Απόφαση 643/2018 στο σημείο 5 στη σελ.12 περιγράφει τις κατ' ελάχιστον δράσεις στις οποίες οφείλει να προβεί η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας σε αυτή την περίπτωση:

«(α) Κανόνες πρόσβασης των Χρηστών στον αποσυμπιεστή ή αεριοποιητή.

(β) Ενέργειες του Διαχειριστή για τη Διασφάλιση της Ελάχιστης Πίεσης και των Προδιαγραφών Ποιότητας του Φυσικού Αερίου που εισέρχεται στο Απομακρυσμένο Δίκτυο Διανομής.

(γ) Ενέργειες του Διαχειριστή για τη διασφάλιση της ασφάλειας εφοδιασμού των Τελικών Πελατών που βρίσκονται στο Απομακρυσμένο Δίκτυο Διανομής, περιλαμβανομένων ιδίως των απαιτούμενων εγκαταστάσεων προσωρινής αποθήκευσης Φυσικού Αερίου, καθώς και ειδικών όρων στη Σύμβαση Χρήσης με τους Χρήστες που δραστηριοποιούνται σε αυτό.

(δ) Ενέργειες του Διαχειριστή για τη διασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου όσμησης του Φυσικού Αερίου.»

Συνεπώς, θεωρούμε πως η **προτεινόμενη τροποποίηση αντιβαίνει στη λογική της υφιστάμενης τεκμηρίωσης της Απόφασης 643/2018 και επιχειρεί να ρυθμίσει με τον ίδιο τρόπο δύο ανόμοια πράγματα**. Δεν υφίσταται κανένας λόγος κατά τη γνώμη μας η Ρ.Α.Ε να αναιρέσει αναδρομικά το δικό της σκεπτικό, όπως αυτό διατυπώνεται σήμερα ρητά στο κείμενο της υφιστάμενης Απόφασης 643/2018.

Ως εκ τούτου – καθώς και για τους επιπλέον λόγους που εξηγούμε στα παρακάτω σημεία – θεωρούμε ως **πρέπουσα και δίκαιη την τροφοδοσία Απομακρυσμένων Δικτύων Διανομής με ΥΦΑ** – το οποίο ούτως ή άλλως σίγουρα θα προέρχεται από Εγκατάσταση εκτός των ορίων δικαιοδοσίας του εν λόγω Δικαιούχου Διανομής - **μέσω του μοντέλου «ισότιμης πρόσβασης των χρηστών στο σημείο αποσυμπίεσης/αεριοποιητή»**.

Άλλωστε, σε κάθε περίπτωση το μοντέλο «ισότιμης πρόσβασης χρηστών στο Σημείο Εισόδου του Απομακρυσμένου Δικτύου Διανομής» προσφέρεται τόσο για το LNG όσο και το CNG οποιασδήποτε προέλευσης και συνεπώς θα μπορούσε να αποτελέσει μία γενικότερη ρυθμιστική

επιλογή. Αυτό το μοντέλο κατά τη γνώμη μας είναι το πλέον προτιμητέο τόσο για εφοδιαστικές αλυσίδες τύπου (α) όσο και τύπου (β), όπως περιγράφονται στην αρχή της εν λόγω παραγράφου

2. Η προτεινόμενη τροποποίηση θεωρούμε πως **πλήττει την Ασφάλεια Εφοδιασμού και μειώνει τους βαθμούς ευελιξίας του συστήματος τροφοδοσίας του Απομακρυσμένου Δικτύου**. Πιο συγκεκριμένα:

α) Η διαδικασία που προτείνεται πρακτικά **υποχρεώνει την τροφοδοσία ενός Απομακρυσμένου Δικτύου Διανομής να εξαρτάται από μία μόνο εγκατάσταση φόρτωσης ΥΦΑ καθ' όλη την περίοδο αναφοράς του εκάστοτε διαγωνισμού**. Και επιπλέον, η εγκατάσταση αυτή θα πρέπει να έχει πρώτα εγκριθεί (ως προς τον τρόπο τιμολόγησης και μέτρησης του ΥΦΑ) από τον εκάστοτε διαχειριστή του εν λόγω Δικτύου Διανομής. Με αυτόν τον τρόπο, δηλαδή, το εν λόγω Δίκτυο παύει να επωφελείται από το γεγονός πως μπορεί σήμερα να τροφοδοτείται ταυτόχρονα από περισσότερες της μίας εφοδιαστικές αλυσίδες (τόσο χερσαίες όσο και θαλάσσιες εφοδιαστικές αλυσίδες).

β) Ακόμη και για αυτή τη μοναδική πηγή τροφοδοσίας ΥΦΑ που θα προκριθεί στον αντίστοιχο διαγωνισμό, **δεν υπάρχει κανένας μηχανισμός εξασφάλισης επαρκούς δυναμικότητας εξυπηρέτησης της ζήτησης του εκάστοτε Απομακρυσμένου Δικτύου Διανομής**. Μπορεί στο σημείο 6(ι) της προτεινόμενης τροποποίησης να αναφέρεται πως ο εκάστοτε Διαχειριστής θα ενημερώνει τουλάχιστον 2 μήνες πριν την έναρξη τροφοδοσίας για τον τρόπο τροφοδότησης του Δικτύου, όμως σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία στα περισσότερα ευρωπαϊκά τερματικά φόρτωσης ΥΦΑ δεν υπάρχει κάποιος μηχανισμός δέσμευσης slots σε ορίζοντα 2 μηνών. Απεναντίας ο μεγαλύτερος αντίστοιχος ορίζοντας που έχουμε δει είναι σε ορίζοντα 2 εβδομάδων. Συνεπώς, γίνεται εύκολα αντιληπτό, πως δεν υπάρχει κάποιος μηχανισμός εξασφάλισης των απαραίτητων slots σε οποιοδήποτε τερματικό φόρτωσης ΥΦΑ και συνεπώς δεν μπορεί επ' ουδενί να εξαρτάται η τροφοδοσία μίας ολόκληρης πόλης από ένα μόλις τερματικό.

γ) **Τι θα συμβεί εάν το προκρινόμενο τερματικό φόρτωσης ΥΦΑ υποστεί κάποια απρόβλεπτη βλάβη ή απρόβλεπτη μείωση της δυναμικότητάς του για κάποιο διάστημα** (βλ. περίπτωση Fos-sur-Mer και Gate Terminal την περίοδο Ιουνίου-Ιουλίου 2021); Αναγκαστικά τότε θα πρέπει να καταφύγει η Ρ.Α.Ε στη λύση της ισότιμης πρόσβασης των χρηστών στο Σημείο Εισόδου.

δ) Υπό την παρούσα πρόταση, **η τροφοδοσία μίας ολόκληρης πόλης θα εξαρτάται από την αξιοπιστία ενός μόνο μεταφορέα, τον οποίο θα επιδοτούν οι χρήστες του Δικτύου**. Τι θα συμβεί όμως εάν ο μειοδότης αποδειχθεί αναξιόπιστος; Τι θα συμβεί εάν ο εν λόγω μεταφορέας υποστεί κάποια αβαρία στον στόλο του και προσωρινά δεν μπορεί να εξυπηρετήσει εγκαίρως τις ανάγκες της πόλης; Τι θα συμβεί εάν η ζήτηση αερίου στην πόλη αυξηθεί απότομα λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων και η δυναμικότητα του εν λόγω μεταφορέα δεν επαρκεί για να την καλύψει; Σε μία κατάσταση «ελεύθερης αγοράς» όπου οι χρήστες έχουν ισότιμη πρόσβαση στο Σημείο Εισόδου, αυτά είναι προβλήματα που επιλύονται εύκολα και αποτελεσματικά. Απεναντίας, σε ένα απαρχαιωμένο καθεστώς ρυθμιζόμενου μονοπωλίου, αυτά τα θέματα δύσκολα επιλύονται και σε κάθε περίπτωση δεν επιλύονται με τον βέλτιστο οικονομικά ή επιχειρησιακά τρόπο.

3. Σε συνέχεια του Σημείου 3, θεωρούμε πως η εγγύηση της Ασφάλειας Εφοδιασμού απαιτεί όχι απλά την υιοθέτηση του μοντέλου «ισότιμης πρόσβασης χρηστών στο Σημείο Εισόδου» **αλλά επιπλέον την υποχρέωση το εκάστοτε Σημείο Εισόδου να διαθέτει υποδομή που να επιτρέπει**

τόσο την έγχυση LNG όσο και την έγχυση CNG στο εν λόγω Απομακρυσμένο Δίκτυο. Με αυτόν τον τρόπο, οι επιλογές τροφοδοσίας κάθε Δικτύου θα είναι ακόμη περισσότερες, γεγονός που θα θωρακίσει τόσο την Ασφάλεια Εφοδιασμού, όσο και την Ανταγωνιστικότητα του καυσίμου.

4. Η ρυθμιστική λογική του «Εικονικού Αγωγού» πλήττει συν τοις άλλοις και την ανταγωνιστικότητα του ΥΦΑ που παραδίδεται στο Σημείο Εισόδου.

Αυτό συμβαίνει κατά κύριο λόγο διότι η επιδότηση μίας μόνο εφοδιαστικής αλυσίδας αποκλείει οποιονδήποτε Χρήστη Διανομής ή Προμηθευτή από το να αξιοποιεί διαρκώς ανταγωνιστικότερους τρόπους τροφοδοσίας του εν λόγω Δικτύου. Ο περιφερειακός χάρτης επιλογών τροφοδοσίας ΥΦΑ εμπλουτίζεται διαρκώς με νέες πηγές και μέσα παράδοσης ΥΦΑ σε τελικούς καταναλωτές, τόσο μέσω θαλάσσης όσο και μέσω χερσαίων διαδρομών. Πώς μπορεί συνεπώς ο Ρυθμιστής δυνητικά να απαγορεύσει για έναν ολόκληρο χρόνο στους Χρήστες Διανομής να επωφεληθούν φθηνότερου ΥΦΑ αρνούμενος το δυναμικό χαρακτήρα των λύσεων που προσφέρει η ελεύθερη αγορά; **Και πώς μπορεί η ΡΑΕ να παραμένει διαρκώς ενημερωμένη για τις πιο πρόσφατες εξελίξεις στον τομέα του LNG, προκειμένου να καθορίζει επιτυχώς την ανώτατη τιμή ανά kWh ή την ανώτατη τιμή ανά χλμ, όπως προβλέπει το σημείο 6 (ια);**

Η εν λόγω στρέβλωση γίνεται ακόμη πιο emphaticή στην περίπτωση των νησιών. **Πώς μπορεί κανείς να δεσμεύσει ένα νησί σε μία μόνο θαλάσσια εφοδιαστική αλυσίδα;** Άλλωστε μία θαλάσσια εφοδιαστική αλυσίδα δεν περιορίζεται σε μία μόνο πηγή προέλευσης ή σε ένα μόνο τύπο πλοίου (ολική εκφόρτωση ή μερική εκφόρτωση). Συνεπώς, πέρα από το πλήγμα στην ανταγωνιστικότητα του προϊόντος, η προτεινόμενη τροποποίηση δεν μπορεί καν να εφαρμοστεί για θαλάσσιες εφοδιαστικές αλυσίδες.

5. Αντιβαίνει πλήρως στη σύγχρονη ευρωπαϊκή πρακτική και ρυθμιστική λογική η απόπειρα του Ρυθμιστή να επιλέξει τους «νικήτες» εντός μίας ελεύθερης αγοράς. Δυστυχώς η προτεινόμενη τροποποίηση θεωρούμε πως επιδιώκει κάτι τέτοιο για τους παρακάτω λόγους:

Α) Η Ελλάδα έχει ήδη σήμερα την ευλογία να μπορεί να παραλάβει ΥΦΑ από αρκετές εγκαταστάσεις φόρτωσης ΥΦΑ (είτε μέσω θαλασσιών είτε χερσαίων εφοδιαστικών αλυσίδων). Ταυτόχρονα, αναπτύσσονται ήδη στην Ελλάδα εγκαταστάσεις φόρτωσης ΥΦΑ εκτός Ρεβυθούσας. Η προτεινόμενη διαγωνιστική διαδικασία εξασφαλίζει μόνο σε μία εγκατάσταση ένα σημαντικό βαθμό αξιοποίησης, επιδοτώντας την και επιβαρύνοντας οικονομικά τους χρήστες φυσικού αερίου. **Πώς είναι δυνατόν ένας Ρυθμιστής να επιλέξει και στην πράξη να επιδοτήσει μία ιδιωτική επένδυση έναντι των ανταγωνιστών της;**

Β) Σε μία ελληνική αγορά που έχει ήδη ξεκινήσει να διαμορφώνεται με ιδιώτες συμμετέχοντες, **πώς είναι δυνατόν ο Ρυθμιστής να επιλέξει μόνο έναν μεταφορέα, προκειμένου να επιδοτήσει την εισοδό του στην αγορά και την απόκτηση δυναμικότητας μεταφοράς ΥΦΑ;**

Γ) Η ΔΕΔΑ – η οποία θα είναι σύντομα μία ιδιωτική εταιρεία – δραστηριοποιείται ήδη εντός μία ελεύθερης και ανταγωνιστικής αγοράς. Η υιοθέτηση του «Εικονικού Αγωγού» για την τροφοδοσία Απομακρυσμένων Δικτύων εντός της δικαιοδοσίας της ΔΕΔΑ καθιστά το ΥΦΑ πολύ φθηνότερο σε σχέση με οποιαδήποτε ιδιωτική εταιρεία στο μέλλον αναπτύξει αντίστοιχο Απομακρυσμένο Δίκτυο. Ο λόγος είναι πως η ΔΕΔΑ θα επιμερίζει το κόστος της μεταφοράς ΥΦΑ στη σαφώς μεγαλύτερη περιουσιακή της βάση σε σχέση με άλλους ιδιώτες Διαχειριστές. **Άρα και πάλι, με την εν λόγω πρόταση, ο Ρυθμιστής επιδοτεί μία ιδιωτική εταιρεία έναντι άλλης.**

Δ) Σήμερα υπάρχουν ήδη ελληνικές βιομηχανίες εκτός δικτύου αγωγών οι οποίες έχουν ήδη αποφασίσει να στραφούν στο φυσικό αέριο μέσω εφοδιαστικών αλυσίδων ΥΦΑ.

Αντίστοιχες βιομηχανίες που βρίσκονται σήμερα εκτός δικτύου αγωγών και οι οποίες θα ενταχθούν σε κάποιο σχεδιαζόμενο Απομακρυσμένο Δίκτυο, θα τροφοδοτούνται επίσης μέσω παρόμοιων εφοδιαστικών αλυσίδων ΥΦΑ. **Όμως μόνο οι τελευταίες θα επωφελούνται όσον αφορά τη μερική απορρόφηση του πραγματικού κόστους τροφοδοσίας τους.** Συνεπώς, ξανά ο Ρυθμιστής επιλέγει «νικητές» εντός μίας ελεύθερης αγοράς.

6. Η «αναχρονιστική» λογική της προτεινόμενης τροποποίησης (1 πηγή τροφοδοσίας, 1 μεταφορέας, 1 ανώτατη τιμή ανά kWh) εν τέλει ακυρώνει τον ευεργετικό πλουραλισμό της ελεύθερης αγοράς και των ανταγωνιστικών λύσεων που αυτή προσφέρει. **Ως αποτέλεσμα, το συνολικό κόστος που επωμίζονται οι χρήστες φυσικού αερίου στην Ελλάδα καταλήγει να είναι αισθητά υψηλότερο σε σχέση με αυτό που θα αντιστοιχούσε σε διαφορετική περίπτωση.** Συνεπώς, ρυθμίζοντας μία μεμονωμένη αλυσίδα για να καταστεί «πλασματικά» φθηνότερη, επιβαρύνεται αναμφισβήτητα το συνολικό κόστος διανομής φυσικού αερίου στην Ελλάδα. Με άλλα λόγια, φαίνεται εν προκειμένω ο Ρυθμιστής να «κοιτάει το δέντρο και να χάνει το δάσος»
7. Όλες οι προαναφερθείσες στρεβλώσεις και αδυναμίες της πρότασης της Ρ.Α.Ε για τροποποίηση της Απόφασης 643/2018, έρχονται στο προσκήνιο στο «βωμό» μίας εν τέλει «πλασματικής» ανάγκης: της ανάγκης να διασφαλιστούν ισόποσες χρεώσεις μεταξύ όλων των Χρηστών Διανομής ανά την Ελλάδα.

Πιο συγκεκριμένα, μιλάμε για την απορρόφηση του κόστους της μεταφοράς ΥΦΑ, το οποίο για τα σχεδιαζόμενα Απομακρυσμένα Δίκτυα Διανομής κινείται μεταξύ 2,5-4 ευρώ/MWh.

Απεναντίας, ήδη σήμερα για τους υφιστάμενους Χρήστες Διανομής της ΔΕΔΑ, ισχύουν πολύ υψηλότερες αποκλίσεις όσον αφορά τις χρεώσεις δικτύου ανά MWh. Ενδεικτικά, σήμερα ένας διασυνδεδεμένος οικιακός καταναλωτής φυσικού αερίου στη Δ.Μακεδονία πληρώνει 7,1 ευρώ/MWh περισσότερα σε σχέση με έναν αντίστοιχο διασυνδεδεμένο οικιακό καταναλωτή στην Ήπειρο. Επίσης, ενδεικτικά ένας διασυνδεδεμένος εμπορικός καταναλωτής στη Δ.Μακεδονία ή στη Δ.Ελλάδα πληρώνει σήμερα 9,5 και 4,3 ευρώ/MWh αντίστοιχα περισσότερα σε σχέση με έναν αντίστοιχο διασυνδεδεμένο εμπορικό καταναλωτή στην Κ.Μακεδονία.

Συνεπώς, ήδη υφίστανται πολύ υψηλότερες «ανισότητες» στις ρυθμιζόμενες χρεώσεις μεταξύ αντίστοιχων Χρηστών Διανομής και η αγορά έχει πλήρως προσαρμοστεί σε αυτές. Παρόλ' αυτά, τα οφέλη και οι τιμές του φυσικού αερίου παραμένουν άκρως ελκυστικές για όλους ανεξαιρέτως τους χρήστες ανά την Ελλάδα, επιτρέποντας την ταχεία διείσδυση του φυσικού αερίου στα ελληνικά νοικοκυριά και επιχειρήσεις.

Γιατί, λοιπόν, η Ρ.Α.Ε σπεύδει να «επιλύσει» (με τον προφανώς λάθος τρόπο για τους λόγους που εξηγήσαμε νωρίτερα) ένα «έλασσον» ζήτημα σε σχέση με την εγγενή ανομοιομορφία χρεώσεων που συνεπάγεται ούτως ή άλλως εδώ και πολλά χρόνια το μοντέλο διείσδυσης του φυσικού αερίου στην Ελληνική Επικράτεια;

Συνοψίζοντας, ελπίζουμε η Ρ.Α.Ε να αντιληφθεί τις αδυναμίες του προτεινόμενου μοντέλου του «Εικονικού Αγωγού» για τη ρύθμιση της τροφοδοσίας Απομακρυσμένων Δικτύων με ΥΦΑ.

Προσβλέπουμε στην αντικατάσταση του προτεινόμενου μοντέλου με το μοντέλο που η ίδια έχει ήδη προδιαγράψει στο σκεπτικό της Απόφασης 643/2018 στην υφιστάμενη μορφή της, δηλαδή το μοντέλο της «Ισότιμης πρόσβασης Χρηστών στο Σημείο Εισόδου του Απομακρυσμένου Δικτύου».

Οι λόγοι που συνοψίσαμε στην παρούσα επιστολή συνηγορούν υπέρ των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της εν λόγω λύσης. Βρισκόμαστε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε επιπλέον διευκρίνιση ή πληροφορία.

Με εκτίμηση,

Αλέξανδρος Λαγάκος

Γενικός Διευθυντής, Blue Grid Gas & Power