

Προς  
Το  
**ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**  
**Regulatory Authority for Energy**  
Πειραιώς 132  
132 Piraeus Str.  
11854 Αθήνα  
11854 Athens

Αθήνα, 16/05/2022  
Athens, 16/05/2022  
Αρ. Πρωτ.: 141047  
Prot. Nr: 141047

**Υπόψη: Επικ. Καθ. Αθανασίου Δαγούμα, Προέδρου**  
**Att: Assistant Prof. Athanassios Dagoumas, President**

---

**Θέμα: Συμπληρώσεις και διευκρινήσεις επί της πρότασης του ΔΕΣΦΑ σχετικά με τις αρχές τιμολόγησης και το ύψος του τιμολογίου χρήσης του Σταθμού Φόρτωσης Βυτιοφόρων στη Ρεβυθούσα**  
**Subject: Additions and clarifications on DESFA's proposal on the Truck Loading Service tariff principles and tariff level**

---

Σχετικά: 1) Επιστολή ΡΑΕ προς ΔΕΣΦΑ (Ο-90703) με ΑΠ ΔΕΣΦΑ 0242626/11.11.2021  
2) Επιστολή ΔΕΣΦΑ προς ΡΑΕ με ΑΠ ΔΕΣΦΑ 138871/15.12.2021  
3) Επιστολή ΔΕΣΦΑ προς ΡΑΕ με ΑΠ ΔΕΣΦΑ 139038 /21.12.2021  
4) Ανάλυση με τίτλο "Regulatory regime for Small-Scale LNG infrastructure – Draft Final", με ημερομηνία αποστολής 15.06.2021

Ref: 1) RAE's letter to DESFA (O-90703) with DESFA Prot. No 0242626/11.11.2021  
2) DESFA's letter to RAE with DESFA Prot. No 138871/15.12.2021  
3) DESFA's letter to RAE with DESFA Prot. No 139038 /21.12.2021  
4) Analysis entitled "Regulatory regime for Small-Scale LNG infrastructure – Draft Final", submission date 15.06.2021

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σε συνέχεια της σχετικής αλληλογραφίας μεταξύ του Διαχειριστή και της Αρχής (υπ' αριθ. σχετ. 1, 2, 3 και 4), καθώς και της συνάντησης που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Αρχής κατά την 1<sup>η</sup> Απριλίου 2022, ο ΔΕΣΦΑ με την παρούσα επιστολή συμπληρώνει και παρέχει διευκρινήσεις επί της πρότασης που υπέβαλε στην Αρχή με το υπ' αριθ. σχετ. 3, αναφορικά με τις αρχές τιμολόγησης και το ύψος του τιμολογίου χρήσης του Σταθμού Φόρτωσης Βυτιοφόρων στη Ρεβυθούσα.

## Γενικό Πλαίσιο

Σύμφωνα με την πρόταση, η Υπηρεσία Φόρτωσης Φορτηγών ΥΦΑ (Υπηρεσία Φ-ΥΦΑ) θα ρυθμίζεται και θα αποτελεί μέρος της Ανακτήσιμης Διαφοράς της Βασικής Δραστηριότητας ΥΦΑ σύμφωνα με τις αποφάσεις της ΡΑΕ που εγκρίνουν το Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΔΕΣΦΑ, και τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού Τιμολόγησης. Οι προερχόμενες από την Υπηρεσία Φ-ΥΦΑ τυχόν Ανακτήσιμες Διαφορές, ωστόσο, θα **συμψηφίζονται αποκλειστικά στο Επιτρεπόμενο Έσοδο της Βασικής Δραστηριότητας ΥΦΑ** και δεν θα κοινωνικοποιούνται μέσω του Επιτρεπόμενου Εσόδου της Βασικής Δραστηριότητας ΥΦΑ, ώστε να μην έχουν επίπτωση στο Έσοδο της Βασικής Δραστηριότητας Μεταφοράς.

## Αρχές τιμολόγησης Υπηρεσίας Φ-ΥΦΑ

Λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων τις διατάξεις του **Κανονισμού Τιμολόγησης**, διευκρινίζεται ότι η πρότασή βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

- Πρωταρχικός στόχος της Υπηρεσίας Φ-ΥΦΑ είναι η υποστήριξη της επέκτασης της αγοράς φυσικού αερίου στην Ελλάδα και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, παρέχοντας φυσικό αέριο και, σε μεταγενέστερο στάδιο, επίσης ανανεώσιμα αέρια, σε περιοχές οι οποίες σήμερα δεν έχουν πρόσβαση σε φυσικό αέριο. Ως εκ τούτου, η συγκεκριμένη Υπηρεσία θα επεκτείνει τη χρήση του υφιστάμενου Τερματικού Σταθμού ΥΦΑ και θα ενισχύσει την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του.
- Τα τιμολόγια ορίζονται **ανά φορτίο Φορτηγού Φ-ΥΦΑ** (Υπηρεσία Φ-ΥΦΑ).
- Το Απαιτούμενο Έσοδο κάθε πρόσθετης υπηρεσίας ΥΦΑ ανακτάται με διακριτό τιμολόγιο από τους Χρήστες της εν λόγω υπηρεσίας (Παρ. 5, Άρθ. 3Α), το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της Παρ. 1, Άρθ. 3Α του Κανονισμού Τιμολόγησης.
- Ο επιμερισμός της Ρυθμιζόμενης Περιουσιακής Βάσης (ΡΠΒ) των Ρυθμιζόμενων Υπηρεσιών ΥΦΑ μεταξύ της Υπηρεσίας ΥΦΑ και των Πρόσθετων Υπηρεσιών ΥΦΑ προσδιορίζεται βάσει των αρχών και κανόνων του Λογιστικού Διαχωρισμού (Παρ. 10, Άρθ. 4). Περαιτέρω, σύμφωνα με την Παρ. 4, Άρθ. 23 του Κανονισμού, ως βάση της ΡΠΒ που σχετίζεται με την Υπηρεσία Φ-ΥΦΑ προτείνεται να χρησιμοποιηθεί, **το οριακό κεφαλαιουχικό κόστος που σχετίζεται με τις εγκαταστάσεις Φόρτωσης Φορτηγών Φ-ΥΦΑ**. Η ίδια προσέγγιση χρησιμοποιείται και για τις λειτουργικές δαπάνες.
- Όπως ήδη αναφέρθηκε, η Ανακτήσιμη Διαφορά των Πρόσθετων Υπηρεσιών ΥΦΑ θα ανακτάται μέσω του Επιτρεπόμενου Εσόδου των Υπηρεσιών ΥΦΑ (Παρ. 3, περίπτωση 4, Άρθ. 8Α), χωρίς ωστόσο αυτή να κοινωνικοποιείται (**αποκλειστική ανάκτηση μέσω του Επιτρεπόμενου Εσόδου της Βασικής Δραστηριότητας ΥΦΑ**).

## Υβριδική τιμολογιακή προσέγγιση

Η ΡΑΕ στην επιστολή της (υπ' αριθ. σχετ. 1), αναγνωρίζει τη σημασία των υπηρεσιών μικρής κλίμακας ΥΦΑ για την επέκταση της χρήσης φυσικού αερίου στη χώρα (ιδιαίτερα για την ανάπτυξη Απομακρυσμένων Δικτύων Διανομής και για βιομηχανική κατανάλωση που βρίσκεται μακριά από τα υπάρχοντα δίκτυα), και υποστηρίζει την άποψη ότι τα τιμολόγια για τις υπηρεσίες μικρής κλίμακας ΥΦΑ πρέπει να είναι ανταγωνιστικά ώστε να διασφαλίζεται η μακροπρόθεσμη παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, θέση η οποία συμφωνεί με την αντίστοιχη θέση του ΔΕΣΦΑ.

Σύμφωνα με την ανάλυση που υποβλήθηκε στη ΡΑΕ στις 15 Ιουνίου 2021 (υπ' αριθ. σχετ. 4), η οποία παρουσιάστηκε στην Αρχή στις 19 Ιουλίου 2021, προτείνουμε τη χρήση ενός **υβριδικού μοντέλου**, μέσω του συνδυασμού μιας προσέγγισης βασισμένης στο κόστος (**κοστοστρεφές τιμολόγιο** -με βάση την ανάκτηση του κόστους) και μιας προσέγγισης βασισμένης στην αγορά (**τιμολόγιο με βάση την αγορά** - ένα εύρος τιμών ώστε η υπηρεσία να είναι ανταγωνιστική σε σχέση με άλλες γειτονικές εγκαταστάσεις) για τον καθορισμό του τιμολογίου για την Υπηρεσία Φ-ΥΦΑ. Με τη χρήση της υβριδικής προσέγγισης, διασφαλίζεται τόσο η μακροπρόθεσμη ανάκτηση του κόστους, όσο και η ανταγωνιστικότητα της υπηρεσίας, ώστε να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη της Υπηρεσίας Φ-ΥΦΑ στην Ελλάδα.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, προτείνουμε να καθοριστεί ένα τιμολόγιο, με σκοπό την τόνωση της ζήτησης για την Υπηρεσία Φ-ΥΦΑ, καθώς και τη διατήρηση σχετικά σταθερών τιμολογίων, παρέχοντας ένα αξιόπιστο μήνυμα στην αγορά. Τα ανωτέρω είναι πολύ σημαντικά, δεδομένου ότι αυτή θα είναι η πρώτη φορά που θα προσφερθεί Υπηρεσία Φ-ΥΦΑ στην Ελλάδα.

Το πλήρες σκεπτικό της ανωτέρω πρότασης καθώς και ενδελεχής ανάλυση επί του κόστους και των λοιπών παραδοχών έχει αποσταλεί στην Αρχή με το από 21.12.2021 υπ' αριθ. σχετ. 3, καθώς και παρουσιαστεί κατά την συνάντηση που πραγματοποιήθηκε την 1η Απριλίου 2022.

## Η πρόταση του ΔΕΣΦΑ για το ύψος και τη διάρκεια ισχύος του Τιμολογίου

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΔΕΣΦΑ, οι οποίες όπως αναφέρθηκε ανωτέρω παρατέθηκαν με το υπ' αριθ. σχετ. 3, και προκειμένου να διασφαλίζεται η σχέση ισορροπίας μεταξύ του κόστους για την παροχή της υπηρεσίας και της ανταγωνιστικότητας της υπηρεσίας, προτείνεται το τιμολόγιο της Υπηρεσίας Φ-ΥΦΑ να καθοριστεί στο ποσό των **650€/φορτίο**. Το εν λόγω τιμολόγιο θα επιτρέψει την αποτελεσματικότερη ανάπτυξη της νέας αυτής Υπηρεσίας αλλά και της σχετικής αγοράς.

Σύμφωνα με την πρόταση, το ύψος του τιμολογίου θα παραμείνει σταθερό στο ποσό των 650€/φορτίο για την **περίοδο 2022-2023**, χρονικό διάστημα το οποίο κρίνεται επαρκές προκειμένου να εξεταστεί το ενδιαφέρον της αγοράς και η προκύπτουσα ζήτηση.

Με τον τρόπο αυτό, καθορίζεται ένα σταθερό τιμολόγιο για επαρκές χρονικό διάστημα, το οποίο θα υποστηρίξει την ανάπτυξη της αγοράς μικρής κλίμακας ΥΦΑ και θα δώσει τη δυνατότητα έγκαιρης επανεξέτασης τυχόν ανάγκης αναπροσαρμογής των τιμολογίων με βάση τις ανάγκες των Χρηστών και, ενδεχομένως, πιθανών εξελίξεων σε ανταγωνιστικές εγκαταστάσεις.

Με βάση τα ανωτέρω, θεωρούμε ότι η προτεινόμενη ρυθμιστική προσέγγιση, το ύψος του τιμολογίου στο ποσό των 650€/φορτίο και η διάρκεια της προτεινόμενης περιόδου ισχύος του τιμολογίου (2022-2023), πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις και θέτουν τις βάσεις για την ανάπτυξη της Υπηρεσίας Φ-ΥΦΑ και της αγοράς μικρής κλίμακας ΥΦΑ στην Ελλάδα, παρέχοντας παράλληλα την εύλογη ευελιξία που απαιτείται για μια νέα υπηρεσία που παρέχεται σε μια νέα και αναπτυσσόμενη αγορά.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για κάθε περαιτέρω συνεργασία επί του θέματος.

Dear Mr. Chairman,

Following the relevant correspondence between the Operator and the Authority (Ref. No. 1, 2, 3 and 4), as well as the meeting held at the Authority's headquarters on 1 April 2022, DESFA would like to complement and provide clarifications on the proposal submitted to the Authority under Ref. No. 3, regarding its proposal on the tariff principles and the tariff level for the use of Truck Loading Service (TLS) in Revithoussa.

## Context

According to the proposal, the Truck Loading Service will be regulated and part of the Recoverable Difference of the Basic LNG Activity in accordance with RAE's decisions approving DESFA's TYDP and the corresponding provisions of the Tariff Regulation. Any Recoverable Differences stemming from the Truck Loading Service, however, will be **offset exclusively with the Allowed Revenue of the Basic LNG Activity** and will not be socialized through the Allowed Revenue of the Basic LNG Activity, so as not to affect the Revenue of the Basic Transmission Activity.

## TLS Tariff Principles

Considering, inter alia, the provisions of the **Tariff Regulation**, it is clarified that our proposal is based on the following principles:

- The primary aim of the TLS Service is to support the expansion of the natural gas market in Greece and South-East Europe, by providing natural gas and renewable gases, at a later stage, to areas with no current access to natural gas. As such, the specific Service will expand the use of the existing LNG Terminal and enhance the efficiency of its operation.
- TLS tariffs are set on a **per loading** basis (per slot).
- The Required Revenue of the Additional LNG service is recovered through separate tariffs from the Users of the said service (Para. 5, Art. 3A), according to provisions of Para. 1, Art. 3A of the Tariff Regulation.
- The allocation of the Regulated Asset Base (RAB) of the Regulated LNG services between the LNG Service and Additional LNG Services is determined based on the principles and rules of the Accounting Unbundling (Para. 10, Art. 4). Moreover, according to Para. 4, Art. 23 of the Tariff Regulation, **the marginal CAPEX related to the TLS facilities** is proposed to be used for setting the TLS related RAB. The same approach is also used for the operating expenditure.
- As already mentioned, the Recoverable Difference of the Additional LNG Services is recovered through the Allowed Revenue of the LNG Services (Para. 3, fourth subparagraph, Art. 8A), without however it being socialized (**recovery is conducted exclusively through the Allowed Revenue of the Basic LNG Activity**).

## Hybrid tariff approach

RAE in its letter (Ref. No. 1), has acknowledged the importance of the SSLNG services for the expansion of the use of natural gas in the country (especially for the development of Remote Distribution Networks and for industrial consumption located far from the existing networks)

and supports DESFA's view that the tariffs for the SSLNG services must be competitive in order to ensure the long-term provision of these services.

In line with the analysis submitted to RAE on 15 June 2021 (Ref. No. 4), which was presented to the Authority on 19 July 2021, we propose to use a **hybrid model** of **cost-based** (tariff based on cost recovery) and **market-based** (range of relevant tariffs for the service to be competitive vis-à-vis other regional facilities) approach to set the tariffs for the TLS. By using a hybrid approach, both long-term cost recovery and competitiveness of the service are ensured, in order to enable the development of the Truck Loading Service in Greece.

In particular, in line with the above-mentioned approach, a hybrid tariff could be established, with the view to stimulate demand for the TLS and keep tariffs relatively stable, providing a reliable signal to the market. This is very important, given that this will be the first time that a Truck Loading Service will be offered in Greece.

The full rationale of the above proposal as well as a thorough analysis of the costs and detailed assumptions, has been shared with the Authority with DESFA's letter dated 21.12.2021, Ref. No. 3, which was also presented at our bilateral meeting held on April 1<sup>st</sup>, 2022.

## DESFA's proposal for the level and duration of the Tariff

According to DESFA estimations, which as mentioned above were analysed with Ref. No. 3, and in order to secure a hybrid tariff level that provides a good balance between cost reflectivity and competitiveness for the TLS, the level of the tariff is proposed to be set at **650€/truck loading**. The abovementioned tariff level will enable the efficient development of this new Service, and of the relevant market.

According to the proposal, the amount of the tariff will remain constant at 650€/truck loading for the **period 2022-2023**, a period which is considered sufficient in order to examine the market interest and the resulting demand.

In this way, a fixed tariff is established for a sufficient period of time, which will support the development of the small-scale LNG market and will allow for the timely review of any need to adjust the tariff based on the Users' needs, as well as possible developments in competing terminals.

Based on the above, we consider the proposed approach, the tariff level of 650€/truck loading and the proposed duration of the tariff (2022-2023), to fulfil the necessary conditions and set the basis for enabling the development of the Truck Loading Service and the SSLNG market in Greece, while in parallel providing the reasonable flexibility required for a new service provided in a new and growing market.

We remain at your disposal for any further cooperation on the matter.

**Με εκτίμηση**

**Kind Regards**

**Maria Rita Galli**

**Ανώτατη Εκτελεστική Διευθύντρια**

**Chief Executive Officer**