



Προς

Καθ. κ. Αθ. Δαγούμα
Προέδρο Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ)
Πειραιώς 132
Αθήνα 11754

Μαρούσι, 11 Απριλίου 2022

Θέμα: Η από 28.02.2022 δημόσια διαβούλευση της ΡΑΕ επί α) της εισήγησης του ΔΕΣΦΑ για το Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΦΑ 2022-2031 και β) του Πλαισίου Κανονισμού Τιμολόγησης για την Υπόγεια Αποθήκη της Νότιας Καβάλας

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Στο πλαίσιο της ως άνω δημόσιας διαβούλευσης (εφεξής «ΔΔ») της ΡΑΕ, παραθέτουμε τα σχόλιά μας.

Σημειώνουμε ότι όλοι οι όροι της παρούσας επιστολής έχουν την έννοια η οποία τους προσδίδεται στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΦΑ 2022-2031, στο Πλαίσιο Κανονισμού Τιμολόγησης για την Υπόγεια Αποθήκη της Νότιας Καβάλας (εφεξής «Πλαίσιο Κανονισμού ΥΑΦΑ») και στον Κώδικα Διαχείρισης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (εφεξής «Κώδικας ΔΕΣΦΑ»).

(α) Ως προς την εισήγηση του ΔΕΣΦΑ για το Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΦΑ 2022-2031.

Το υπό διαβούλευση Πρόγραμμα Ανάπτυξης δεν περιέχει ουδεμία πρόβλεψη για την επαύξηση της δυναμικότητας του Συστήματος Μεταφοράς παρότι, όπως προκύπτει από το Πλαίσιο Κανονισμού ΥΑΦΑ, ο προτεινόμενος από την ΡΑΕ σχεδιασμός αφορά σε Δυναμικότητα Εισπίεσης (Injection rate) 80 GWh/d (~7 εκ. Nm³ /d) και Δυναμικότητα Απόληψης (Withdrawal rate) 103 GWh/d (~9 εκ. Nm³/d).

Όπως είναι γνωστό, η δυναμικότητα του Συστήματος Μεταφοράς κατάντι της Νέας Μεσημβρίας κατά την περίοδο 2022-2027 δεν υπερβαίνει τα 19.9 Nm³/d και αυτό μόνο μετά την έναρξη λειτουργίας του σταθμού συμπίεσης στην Αμπελιά και της αναβάθμισης του σταθμού συμπίεσης της Νέας Μεσημβρίας¹. Επομένως, χωρίς περαιτέρω αναβάθμιση, το Σύστημα Μεταφοράς δεν μπορεί να προσφέρει αδιάλειπτη και ανεξάρτητη από Σημείο Εξόδου Μεταφορική Ικανότητα για μεταφορά αερίου από την ΥΑΦΑ και δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τον σχεδιαζόμενο ρυθμό απόληψης. Τα μόνα προϊόντα δυναμικότητας που μπορούν να εξυπηρετήσουν τους Χρήστες Μεταφοράς που θα παραλαμβάνουν αέριο από την ΥΑΦΑ αφορούν σε Ανταγωνιστική ή Συσχετισμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης. Είναι όμως τουλάχιστον παράδοξο, μία αποθήκη φυσικού αερίου, η οποία ουσιαστικά

¹ Ενδεικτικά: [Πρόβλεψη Τεχνικών Δυναμικοτήτων Σημείων Εισόδου/Εξόδου για την επόμενη 10ετία](#), πηγή ΔΕΣΦΑ.



σχεδιάζεται για να αυξήσει το κοινωνικό όφελος (social welfare) μέσω της συνεισφοράς της στην ασφάλεια τροφοδοσίας της χώρας και προκειμένου να διαφυλαχθούν οι Έλληνες καταναλωτές από απότομες διακυμάνσεις τιμών στην Ευρωπαϊκή χονδρεμπορική αγορά ενέργειας - όπως αυτές των τελευταίων μηνών - να μην μπορεί να λειτουργήσει, ή να λειτουργεί υπό συνθήκη λόγω ανεπάρκειας του Συστήματος Μεταφοράς. Το γεγονός της αδυναμίας εξυπηρέτησης των ροών από την ΥΑΦΑ αποτυπώνεται και στις σελίδες 24-25 της αιτιολογικής σκέψης της ΡΑΕ επί του Πλαισίου Κανονισμού ΥΑΦΑ, όπου η Αρχή αναγνωρίζει ότι η εξυπηρέτηση της ΥΑΦΑ **πιθανώς** να μπορεί να πραγματοποιηθεί (α) με υποαξιοποίηση της δυναμικότητας στους Κήπους και (β) μέσω της προσφοράς ανταγωνιστικής δυναμικότητας σε ημερήσιο επίπεδο για τα εμπορικά οφέλη των Χρηστών, ενώ δεν γίνεται καμία μνεία σε θέματα ασφάλειας εφοδιασμού.

Περαιτέρω, στην σελίδα 30 του Πλαισίου Κανονισμού ΥΑΦΑ και στο κείμενο ανακοίνωσης της ΡΑΕ για την ΔΔ, αναφέρεται ότι η ενδεχόμενη επαύξηση δυναμικότητας του Συστήματος προκειμένου για την εξυπηρέτηση των Χρηστών Μεταφοράς που θα παραλαμβάνουν αέριο από την ΥΑΦΑ θα βαρύνει τους Χρήστες αυτούς και θα είναι αποτέλεσμα Market Test στο οποίο ενδεχομένως να συμμετέχουν και άλλοι ενδιαφερόμενοι, οι οποίοι θα παραλαμβάνουν αέριο από άλλες υποδομές. Σημειώνουμε εντούτοις ότι, ήδη από το 2017, με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/460 για τη θέσπιση κώδικα δικτύου σχετικά με την εναρμονισμένη διάρθρωση των τιμολογίων μεταφοράς αερίου (εφεξής «EU NC TAR»), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει τη γενική συνεισφορά των υπόγειων αποθηκών φυσικού αερίου στην ευελιξία του συστήματος και την ασφάλεια του εφοδιασμού και προτάσσει την εισαγωγή έκπτωσης στα σημεία εισόδου/εξόδου σε/από αποθήκες. Η όποια έκπτωση κοινωνικοποιείται (και ανακτάται) από άλλα σημεία του συστήματος μεταφοράς (βλ. άρθρο 9 και αιτιολογική σκέψη (4) του Κανονισμού). Ως αποτέλεσμα μάλιστα της ευρύτερης ενεργειακής κρίσης η οποία διαμορφώθηκε μετά την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει, μεταξύ άλλων εργαλείων, και την πλήρη απαλλαγή των Χρηστών Μεταφοράς από την υποχρέωση καταβολής ταριφών στα σημεία εισόδου και εξόδου από υπόγεια αποθήκη².

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, θεωρούμε απολύτως απαραίτητο να περιληφθούν στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2030 του ΔΕΣΦΑ οι αναγκαίες υποδομές του Συστήματος Μεταφοράς για την εξυπηρέτηση της ΥΑΦΑ. Τα κόστη για την ανάπτυξη των υποδομών θα ανακτηθούν από τους Χρήστες του Συστήματος Μεταφοράς λαμβάνοντας υπόψη τις προβλέψεις του EU NC TAR και τις νέες προτάσεις της Επιτροπής, όπως αυτές τελικά διαμορφωθούν.

Σε κάθε περίπτωση σημειώνουμε ότι, το αντικείμενο του εν εξελίξει διαγωνισμού του ΤΑΙΠΕΔ σχετικά με την ανάπτυξη και λειτουργία της ΥΑΦΑ αφορά αποκλειστικά στην μετατροπή του εξαντλημένου κοιτάσματος φυσικού αερίου Νότιας Καβάλας σε υπόγεια αποθήκη φυσικού αερίου και κατόπιν στην λειτουργία αυτής και σε καμία περίπτωση δεν αφορά και στην

²Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: REPowerEU: Joint European Action for more affordable, secure and sustainable energy, COM/2022/108 final.

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2017/1938 of the European Parliament and of the Council concerning measures to safeguard the security of gas supply and Regulation (EC) n°715/2009 of the European Parliament and of the Council on conditions for access to natural gas transmission networks, COM(2022) 135 final.



ανάπτυξη του Συστήματος Μεταφοράς, τα κόστη του οποίου δεν μπορούν να βαρύνουν τον επενδυτή της ΥΑΦΑ (και τους χρήστες αυτής). Επισημαίνουμε επιπλέον ότι, εκ των δύο Προεπιλεγέντων Επενδυτών στην δεύτερη (δεσμευτική) φάση υποβολής προσφορών στον διαγωνισμό, ο ένας αποτελεί κοινοπραξία με πλειοψηφική συμμετοχή του ΔΕΣΦΑ. Επομένως, η μη εισαγωγή, εξαρχής, των έργων ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης, όπως προβλέπεται από τον Νόμο 4001/2011 και τον Κώδικα για λόγους ασφάλειας πρόληψης συμφόρησης και καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης (Άρθρο 92, παρ 2(Γ)), δημιουργεί συνθήκες διακριτικής μεταχείρισης μεταξύ των διαγωνιζόμενων αφού η ως άνω αναφερόμενη κοινοπραξία μπορεί (μέσω του ΔΕΣΦΑ) τελικά να διεκδικήσει και να πετύχει την ανάκτηση του σχετικού κόστους από τους Χρήστες Μεταφοράς και αντιστοίχως δυνητικά να λάβει υπόψη αυτό το ενδεχόμενο κατά τη διαμόρφωση της οικονομικής της προσφορά στο ΤΑΙΠΕΔ. Προφανώς αυτό δεν ισχύει για τον δεύτερο διαγωνιζόμενο, δηλαδή την εταιρεία μας Energean Oil and Gas S.A.

(β) Ως προς το Πλαίσιο Κανονισμού ΥΑΦΑ.

Το Πλαίσιο Κανονισμού ΥΑΦΑ βασίζεται (1) σε αριθμητικές παραδοχές επί του κόστους της ΥΑΦΑ οι οποίες χρήζουν σημαντικής αναθεώρησης, (2) σε αντίστοιχες, μη ισχύουσες παραδοχές σχετικά με το κοινωνικό όφελος το οποίο προκύπτει από την λειτουργία της ΥΑΦΑ και (3) σε λανθασμένη εφαρμογή του μοντέλου που αφορά στην ρυθμιζόμενη πρόσβαση τρίτων (rTPA) σε μία υποδομή φυσικού αερίου σύμφωνα με την Οδηγία 2009/73/ΕΚ. Περαιτέρω, μέσω της λύσης του ΤΑΦΑ για την ανάκτηση μέρους το κόστους της υποδομής, δεν εξυπηρετείται ο βασικός στόχος της ασφάλειας εφοδιασμού περί διασφάλισης της διατήρησης αποθέματος, γεγονός που αναγνωρίζεται από τη ΡΑΕ στη σελίδα 19 του Πλαισίου Κανονισμού. Τέλος, σημειώνουμε ότι, το γεγονός ότι η ΥΑΦΑ εξακολουθεί και είναι έργο κοινού ενδιαφέροντος, δεν σημαίνει ότι η χρηματοδότησή της μέσω CEF είναι εξασφαλισμένη ούτε ότι το ύψος της εν λόγω χρηματοδότησης είναι διασφαλισμένο. Σημειώνεται ότι, από τα 138 έργα τα οποία έχουν ενταχθεί στο CEF³, μόλις 8 (δηλαδή ποσοστό μόλις 5.7%) έχουν λάβει χρηματοδότηση η οποία υπερβαίνει τα 100 εκατ. Ευρώ.

Η ΥΑΦΑ, η οποία πλέον αξιολογείται ευρύτατα ως αναγκαία για την ασφάλεια της τροφοδοσίας της χώρας σε εθνικό επίπεδο, θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί τουλάχιστον σε μέρος της από το Ταμείο Ανάκαμψης ή κάποιο ΕΣΠΑ κατ' αναλογία του FSRU της Αλεξανδρούπολης. Σημειώνουμε ότι η χρήση των αποθηκών της Ιταλίας δεν εγγυάται διαθεσιμότητα των στρατηγικών αποθεμάτων στο πλαίσιο μιας ευρύτερη διακοπής στη ροή αερίου (δηλαδή και μέσω TAP). Σε τέτοια περίπτωση, θα είναι αδύνατη η μεταφορά του αερίου από την Ιταλία αφού ο TAP δεν διαθέτει συμπιεστή αναστροφής ροής στο σημείο εισόδου στην Ιταλία ενώ θα πρέπει να εξεταστεί εάν και το σύστημα της SNAM θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει τις σχετικές ροές.

Παρακάτω παραθέτουμε αναλυτικά μερικά σχόλια επί κάποιων συγκεκριμένων σημείων.

1. Κόστος Επένδυσης Αποθήκης ΥΑΦΑ

Η ΡΑΕ προσδιορίζει το κόστος κεφαλαίου της ΥΑΦΑ βάσει του Κεντρικού Σεναρίου (Medium Case) της Μελέτης Κόστους-Οφέλους που διεξήγαγε η εταιρεία Frontier Economics για

³ https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/cefpub/cef_energy_key-figures-2020-web.pdf



λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ το 2021⁴ (εφεξής «CBA-ΤΑΙΠΕΔ Μελέτη»). Το ποσό του CAPEX προέρχεται, όπως αναγνωρίζεται στην μελέτη, από την από το έτος 2011 προεκτίμηση της Εταιρείας μας (305 mil €) προσαρμοσμένη με το Upstream Capital Costs Index της IHS Markit ώστε να ανταποκρίνεται στην περίοδο του πρώτου μισού του 2020 – περίοδος η οποία αντιστοιχεί όμως στην γενικότερη οικονομική κρίση λόγω COVID. Προφανώς, οι παραδοχές αυτές δεν ισχύουν σήμερα. Ενδεικτικά και μόνο αναφέρουμε ότι ο εν λόγω δείκτης είχε την τιμή περί το 170 στο πρώτο τρίμηνο του 2020 ενώ προσεγγίζει το 200 σήμερα⁵. Επιπλέον σημειώνουμε ότι το τελικό κόστος μιας επένδυσης προσδιορίζεται με ακρίβεια μόνο σε μεταγενέστερο στάδιο π.χ. κατά την ανάθεση ενός EPC συμβολαίου.

Αντιστοίχως, το κόστος του απαραίτητου για την λειτουργία της αποθήκης αερίου πλήρωσης (cushion gas) προσδιορίζεται στο Πλαίσιο Κανονισμού ΥΑΦΑ στα 50 εκ Ευρώ, δηλαδή αποτιμάται σε περί τα 12 €/MWh (για όγκο αερίου πλήρωσης περί τα 350 εκατ Nm³). Η τιμή αυτή, όχι μόνο δεν αντιστοιχεί στα σημερινά δεδομένα αλλά ούτε και στα δεδομένα από προθεσμιακά συμβόλαια των επόμενων ετών⁶.

Το Πλαίσιο Κανονισμού θα πρέπει να περιλαμβάνει ρυθμίσεις ώστε το κεφαλαιουχικό κόστος, το κόστος λειτουργίας και το κόστος του αερίου πλήρωσης να αντιστοιχούν σε πραγματικά δεδομένα κατά το χρόνο σύναψης του EPC και πλήρωσης της αποθήκης, όπως ισχύει στο σύνολο των υποδομών φυσικού αερίου στην Ευρώπη (βλ. και παράγραφο 3 κατωτέρω σχετικά με την ευρωπαϊκή πρακτική).

2. Παραδοχές σχετικά με το κοινωνικό όφελος

Η ΡΑΕ αποτιμά το κοινωνικό όφελος από την λειτουργία της αποθήκης σε 160 εκατ. Ευρώ βάσει των αποτελεσμάτων της CBA-ΤΑΙΠΕΔ Μελέτης για 3 σενάρια και θεωρώντας μία πιθανότητα εμφάνισης 80% για το βασικό σενάριο και από 10% για τα λοιπά δύο. Δεν θα σταθούμε στην πιθανότητα εμφάνισης κάθε σεναρίου βάσει των πραγματικών δεδομένων όπως έχουν διαμορφωθεί την τελευταία διετία. Αξίζει ωστόσο να επισημάνουμε ότι, οι παραδοχές οι οποίες αφορούν στον συντελεστή μείωσης του κόστους προμήθειας αερίου (Reduction in Cost of Gas Supply⁷) και στους συντελεστές ασφάλειας εφοδιασμού χρήζουν επανεκτίμησης, αφού δεν αντικατοπτρίζουν τις τρέχουσες συνθήκες. Για παράδειγμα, η μελέτη λαμβάνει υπόψη διακύμανση τιμών του φυσικού αερίου μόλις της τάξης των 2 έως 3.5 €/MWh ενώ εξετάζει την ασφάλεια εφοδιασμού μόνο σε περίπτωση διακοπής παραλαβών αερίου σε μορφή LNG ή από Τουρκία/TAP και δεν αντιμετωπίζει το θέμα της τυχόν διακοπής (ή ηθελημένης απεξάρτησης) από το ρωσικό αέριο.

Περαιτέρω, σημειώνουμε ότι, όπως αναγνωρίζεται πλέον και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην από 23 Μαρτίου 2022 ανακοίνωσή της⁸, οι ισχύοντες κανόνες της ΕΕ για την ασφάλεια του εφοδιασμού με αέριο σχεδιάστηκαν έχοντας υπόψη εξαιρετικά ψυχρούς χειμώνες ή μικρής κλίμακας διαταραχές του εφοδιασμού, ωστόσο δεν παρέχουν επαρκή μέτρα για την αντιμετώπιση των κινδύνων για την ασφάλεια του εφοδιασμού και της αστάθειας των

⁴ Το υπ' αριθ. 15 Σχέτ της ΔΔ, με ημερομηνία πρωτ ΡΑΕ 30.10.2021

⁵ <https://ihsmarkit.com/info/cera/ihsindexes/index.html>

⁶ Βλ. για παράδειγμα <https://www.cmegroup.com/trading/energy/natural-gas/dutch-ttf-natural-gas-calendar-month-overview.html>

⁷ Πρόκειται για τον συντελεστή με το όνομα Benefit of trade στην CBA-ΤΑΙΠΕΔ Μελέτη

⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1936



αγορών αερίου που ισχύουν σήμερα. Η αποθήκευση αερίου μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην κατοχύρωση της ασφάλειας εφοδιασμού της ΕΕ, καλύπτοντας, κατά τους συνήθεις χειμώνες, το 25-30 % του αερίου που καταναλώνεται σε ολόκληρη την ΕΕ.

Σημειώνουμε ότι η Επιτροπή στην ως άνω ανακοίνωση της αλλά και στο πλαίσιο του νέου προτεινόμενου κανονισμού⁹, αναγνωρίζει ότι οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης αερίου αποτελούν στρατηγικές υποδομές ζωτικής σημασίας (strategic assets and critical for the security of supply) για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη και προτείνει την εισαγωγή υποχρέωσης πλήρωσης τους στο 90% από το έτος 2023 και εφεξής. Προφανώς η εν λόγω υποχρέωση δεν συνάδει με τις ρυθμίσεις του Πλαισίου Κανονισμού Τιμολόγησης περί εγγύησης μόνο μέρους του απαιτούμενου εσόδου, εν προκειμένω έως 50% και κατά μέγιστο έως 160 εκατ. Ευρώ.

3. Μοντέλο ρυθμιζόμενης πρόσβασης τρίτων (rTPA)

Κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 5 του άρθρου 2 της Κοινής Υπουργικής Απόφασης ΥΠΕΝ/ΔΥΔΡ/26579/675 (ΦΕΚ Β'847/13.03.2020, εφεξής «ΚΥΑ»), η ΥΑΦΑ θα λειτουργεί υπό καθεστώς ρυθμιζόμενης πρόσβασης τρίτων (rTPA).

Ωστόσο, η ρυθμιζόμενη πρόσβαση τρίτων (rTPA), αφορά από την μία στην έγκριση του ρυθμιστή των κανόνων πρόσβασης, των τιμολογίων και της μεθοδολογίας τιμολόγησης (περιλαμβανομένης και της απόδοσης της επένδυσης) αλλά από την άλλη την δέσμευση του ρυθμιστή περί διασφάλισης της βιωσιμότητας των υποδομών κατά το άρθρο 41 της Οδηγίας. Σε εφαρμογή του παραπάνω νομικού/ρυθμιστικού πλαισίου, οι κανονισμοί τιμολόγησης των υπόγειων αποθηκών φυσικού αερίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπό rTPA¹⁰ προβλέπουν ότι το απαιτούμενο έσοδο είναι εγγυημένο σε ποσοστό 100%. Όπου προβλέπεται μικρότερο ποσοστό, αυτό αφορά μόνο περιπτώσεις ενίσχυσης της αποδοτικότητας του διαχειριστή – παράδειγμα τέτοιων προσεγγίσεων αποτελούν οι αντίστοιχες αποφάσεις των ρυθμιστών για τις αποθήκες της Ιταλίας υπό rTPA¹¹ και της Γαλλίας¹². Για την πρώτη (Ιταλία), το απαιτούμενο έσοδο είναι εγγυημένο κατά 100% εκτός από την περίπτωση αποθηκών οι οποίες εντάσσονται σε μηχανισμό ενίσχυσης αποδοτικότητας βάσει ιστορικών στοιχείων λειτουργίας, για τις οποίες το έσοδο είναι εγγυημένο σε ποσοστό 90%. Για τη δεύτερη

⁹ Βλ υποσημείωση υπ. αρ. 2

¹⁰ Υπόγειες αποθήκες φυσικού αερίου υπό καθεστώς rTPA υφίστανται στις ακόλουθες χώρες: Βέλγιο, Βουλγαρία, Κροατία, Γαλλία, Ουγγαρία, Ιταλία, Λετονία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ισπανία, πηγή Gas Storage Europe.

¹¹ Απόφαση ARERA R 23 Ottobre 2019, 419/2019/R/GAS Regolazione tariffaria per il servizio di stoccaggio del gas naturale per il quinto periodo di regolazione 2020-2025 (RTSG) και Allegato A alla deliberazione 67/2019/R/GAS Regolazione in materia di garanzia di libero Accesso al servizio di stoccaggio del gas Naturale (RAST)

¹² CRE DELIBERATION N°2018-068 Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 22 mars 2018 portant décision sur le tarif d'utilisation des infrastructures de stockage souterrain de gaz naturel de Storengy, TIGF et Géométhane à compter de 2018 και DELIBERATION N°2018-069 Délibération de la Commission de régulation de l'énergie du 22 mars 2018 portant décision d'introduction d'un terme tarifaire stockage dans le tarif d'utilisation des réseaux de transport de GRTgaz et TIG



(Γαλλία), το απαιτούμενο έσοδο είναι εγγυημένο σε ποσοστό 97.3% ομοίως για την ενίσχυση της αποδοτικότητας (efficiency) του διαχειριστή .

Επομένως, η πρόταση της ΡΑΕ περί εγγύησης μέρους μόνο του απαιτούμενου εσόδου, εν προκειμένω έως 50%, δεν είναι συμβατή με το πνεύμα της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας σχετικά με την ρυθμιζόμενη πρόσβαση τρίτων σε εγκαταστάσεις φυσικού αερίου και δεν συνάδει με τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζονται οι επιταγές του Ευρωπαϊκού νομοθέτη στις αποθήκες με ΓΤΡΑ στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Με τα νέα δε δεδομένα που έχουν διαμορφωθεί τους τελευταίους μήνες περί ασφάλειας τροφοδοσίας, σταδιακής απεξάρτησης από τη Ρωσία και αστάθειας των τιμών αερίου, η πρόταση της ΡΑΕ απέχει σημαντικά και από την υπό διαμόρφωση νέα Ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Η προτεινόμενη ρυθμιστική προσέγγιση, η οποία στην πράξη επιχειρεί να συνδυάσει στοιχεία μιας ρυθμιζόμενης υποδομής (π.χ. έγκριση WACC από τον ρυθμιστή, υποχρεωτική πρόσβαση τρίτων) με στοιχεία μιας υποδομής λειτουργούσας υπό καθεστώς εξαίρεσης κατά το άρθρο 36 της Οδηγίας (μη εγγυημένο έσοδο), δημιουργεί τεράστια αβεβαιότητα στους ενδιαφερόμενους επενδυτές. Σημειώνουμε ότι στα 19 χρόνια (μετρώντας από την Οδηγία 2003/55/ΕΚ), δεν έχει υπάρξει ούτε μία υπόγεια αποθήκη φυσικού αερίου η οποία να έχει αδειοδοτηθεί και λειτουργήσει υπό καθεστώς εξαίρεσης (άρθρο 36 της Οδηγίας 2009/73/ΕΚ ή άρθρο 22 της 2003/55/ΕΚ) Ακόμη όμως και σε καθεστώς εξαίρεσης, ο επενδυτής πρώτα διασφαλίζει το απαιτούμενο έσοδο (μέσω της σύναψης μακροχρόνιων συμβάσεων) και μετά προχωρεί στην πραγματοποίηση της επένδυσης εφόσον το έσοδό του διασφαλίζεται. Στην περίπτωση της ΥΑΦΑ οι επενδυτές, μέσω του διαγωνισμού του ΤΑΙΠΕΔ, καλούνται πρώτα να αποκτήσουν την αποθήκη και μετά να διερευνήσουν την χρηματοδότησή της !

Είναι επίσης ενάντια στην πρακτική, όχι μόνο των ρυθμιζόμενων αλλά και του συνόλου των υποδομών, η πρόταση της ΡΑΕ στο Άρθρο 4 παράγραφος 4(i) περί εισαγωγής μέγιστου ορίου 350 εκ. ευρώ όσον αφορά το κόστος κτήσης και ανάπτυξης παγίων. Είναι πάγια τακτική, το κόστος κτήσης και ανάπτυξης παγίων να είναι αυτό το οποίο προκύπτει από όλα τα επιμέρους πραγματικά κόστη για την κατασκευή μίας υποδομής, όπως έχουμε αναφέρει και στην υπό στοιχείο (1) της παρούσας ενότητας. Για τις ρυθμιζόμενες υποδομές τα εν λόγω κόστη ελέγχονται βεβαίως από τον ρυθμιστή βάσει συγκρίσεων με άλλες υποδομές, όπως επιτάσσει η Οδηγία ή και με την συμβολή τρίτων μερών¹³.

¹³ Βλ για παράδειγμα, Απόφαση του Βέλγου Ρυθμιστή CRE, Arrêté fixant la méthodologie tarifaire pour le réseau de transport de gaz naturel, l'installation de stockage de gaz naturel et l'installation de GNL pour la période régulatoire 2020-2023.



Παρακαλούμε την ΡΑΕ να επανεξετάσει τόσο το Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΔΕΣΦΑ όσο και το Πλαίσιο του Κανονισμού Τιμολόγησης, λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω αλλά και την υπό διαμόρφωση νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα.

Με εκτίμηση,

Για την
ENERGEAN OIL & GAS S.A.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Katerina Sardi", is written over a horizontal line.

Κατερίνα Σάρδη
Διευθύνουσα Σύμβουλος