



Προς τη
ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
Πειραιώς 132
11854
Αθήνα

Ν. Ηράκλειο, 30 Μαΐου 2022
Αρ. Πρωτ.: 82095

e-mail: gasconsultation@rae.gr

Θέμα: : Δημόσια Διαβούλευση της ΡΑΕ επί της Πρότυπης Σύμβασης Πλαισίου και του Τιμολογίου Χρήσης Εγκατάστασης Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (ΥΦΑ) για Φόρτωση Φορτηγών ΥΦΑ

Η εταιρεία μας, ΔΕΠΑ Εμπορίας Α.Ε., ανταποκρινόμενη στην εν λόγω δημόσια διαβούλευση, επισημαίνει τα ακόλουθα, ανά άρθρο του υπό εξεταζόμενου κειμένου:

Γενικές επισημάνσεις:

Όπως είχαμε επισημάνει και στις παρατηρήσεις μας στην πρόσφατη οχετική δημόσια διαβούλευση της Αρχής Σας (13.01.2022-10.2.2022), προκειμένου να τεθούν οι βάσεις για την έναρξη της νέας δραστηριότητας που αφορά στην παροχή της Υπηρεσίας Φόρτωσης Φορτηγών ΥΦΑ στον Τερματικό Σταθμό ΥΦΑ της Ρεβυθούσας, θα θέλαμε να επιστήσουμε εκ νέου την προσοχή Σας ότι αναπόσπαστο μέρος της εν λόγω νέας δραστηριότητας, πέραν της Πρότυπης Σύμβασης Πλαισίου και του Τιμολογίου Χρήσης Εγκατάστασης ΥΦΑ για την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας αποτελούν και τα λοιπά συνοδευτικά τεχνικά κείμενα όπως το **Εγχειρίδιο Τεχνικών Προδιαγραφών Φορτηγού και Οδηγού Φορτηγού ΥΦΑ και το Εγχειρίδιο Φόρτωσης Φ-ΥΦΑ** (ενδεχομένως απαιτείται και αναθεώρηση του Κανονισμού Μετρήσεων ΕΣΦΑ), στα οποία θεωρούμε αυτονόητο ότι θα συμπεριλαμβάνονται προβλέψεις για την υπηρεσία μεταφοράς των φορτηγών από και προς τον Λιμένα Εξυπηρέτησης, τον τρόπο μετρησης και προσδιορισμού της Οριστικής Ποσότητας Πλήρωσης του Φορτηγού ΥΦΑ (η οποία χρησιμοποιείται και για τον υπολογισμό του Ημερήσιου Αποθέματος), για τη δυνατότητα κάθε Χρονοθυρίδας να ανεφοδιάζει πλήρως ένα Φορτηγό ΥΦΑ που διαθέτει τον κατά νόμο μέγιστο όγκο δεξαμενής και βάρος φορτίου και τη δυνατότητα μερικής πλήρωσης του φορτίου αν ο Χρήστης ΟΔΥΦΑ το επιλέξει. Τα ανωτέρω κείμενα είναι απαραίτητο να τεθούν επίσης υπό διαβούλευση όσο το δυνατόν συντομότερο ώστε να καταστούν γνωστές και να σχολιαστούν εν παραλλήλω το σύνολο των παραμέτρων που θα διέπουν την νέα αυτή δραστηριότητα.

Ειδικότερα σχόλια:

Α. Αναφορικά με το νέο ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11^Α του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ «ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΥΦΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΥΦΑ»:

Άρθ.89γ: Επαναφέρουμε σχόλιο μας ως προς την **παρ. 8** όπου προβλέπεται μόνο ότι «Με την έγκριση της Αίτησης Φ-ΥΦΑ από το Διαχειριστή, η αιτούμενη Χρονοθυρίδα Φ-ΥΦΑ δεσμεύεται υπέρ του Χρήστη ΟΔΥΦΑ και συνάπτεται η Εγκεκριμένη Αίτηση Φ-ΥΦΑ.», ωστόσο δεν διευκρινίζεται στο εν λόγω άρθρο ο τρόπος με τον οποίο ο Διαχειριστής θα δίνει προτεραιότητα στις αιτούμενες Χρονοθυρίδες Φ-ΥΦΑ ώστε αυτές να δεσμεύονται υπέρ του εκάστοτε Χρήστη ΟΔΥΦΑ, κάτι που κρίνεται σκόπιμο να διασαφηνιστεί για την καλύτερη κατανόηση της διαδικασίας.

Στην παρ. 11, περί άρνησης πρόσβασης, η προστεθείσα διάταξη του **εδ. ΣΤ** («Η Δήλωση Φ-ΥΦΑ που υποβάλλεται από τον Χρήστη ΟΔΥΦΑ, σύμφωνα με τις παραγράφους [4] και [8] του άρθρου [89Δ], δεν εγκριθεί από τον Διαχειριστή») είναι ασαφής. Πρόκειται για γενική διάταξη η οποία υπονοεί ότι υπάρχουν και κάποια άλλοι, άγνωστοι ακόμα, λόγοι, οι οποίοι κατηγοριοποιούνται γενικά ως «μη έγκριση από τον Διαχειριστή». Η διάταξη μοιάζει ουσιαστικά σαν να προβλέπει ότι: «Επιτρέπεται άρνηση πρόσβασης όταν έτοιμοι είναι ο Διαχειριστής». Ενδεχομένως το θέμα θα καλυφθεί από έτερα κείμενα (εγχειρίδια κλπ) που θα επιλύσουν τις απορίες των Χρηστών αναφορικά με τις λεπτομέρειες της διαδικασίας αιτήσεων/εγκρίσεων αλλά αν είναι έτοιμοι, -πέραν του γεγονότος ότι η διάταξη δεν έχει θέση στο σημείο αυτό καθώς εδώ ασκολούμαστε με την ευρύτερη «άρνηση πρόσβασης» και όχι με μια απλή «απόρριψη έγκρισης»- η διάταξη θα έπρεπε από τώρα να παραπέμπει στα υπό διαμόρφωση συμπληρωματικά κείμενα.

Τέλος, στην **παρ. 14** ορθώς προστέθηκε ότι «ο Διαχειριστής δημοσιεύει στο Ηλεκτρονικό Πληροφοριακό Σύστημα, τον εκάστοτε επικαιροποιημένο κατάλογο των Διαθέσιμων Χρονοθυρίδων Φ-ΥΦΑ», θα ήταν όμως σκόπιμο να επεξηγηθεί: «στον οποίο συμπεριλαμβάνονται και οι Χρονοθυρίδες για τις οποίες υπεβλήθη αίτηση δέσμευσης ή/και Δήλωση Φ-ΥΦΑ αλλά αυτές απορρίφθηκαν ή δεν χρησιμοποιήθηκαν για οποιοδήποτε λόγο.»

Άρθ.89Δ: Επαναφέρουμε σχόλιο μας ότι απαιτείται και σε αυτό το άρθρο διάταξη αντίστοιχη αυτής του άρθ. 89Γ παρ. 12, ήτοι ότι «Η απόρριψη Δήλωσης Φ-ΥΦΑ τεκμηριώνεται πλήρως από τον Διαχειριστή, γνωστοποιείται στους αιτούντες Χρήστες ΥΦΑ και ΟΔΥΦΑ συνοδευόμενη από αποδεικτικά έγγραφα και στοιχεία και κοινοποιείται στη PAE.» Βλ. και σχετικό σχόλιο μας στο άρθ. 4.1.7 της υπό διαβούλευση Σύμβασης.

Άρθ. 89ετ, παρ. 1: Πέρα από το ότι είναι ασαφές τι θα συμβεί σε περίπτωση που η πρόωρη και ιδίως η καθυστερημένη προσέλευση οφείλεται σε γενικότερη διαταραχή του προγραμματισμού για λόγους ανεξάρτητους της βούλησης και ευθύνης του Χρήστη (πχ καθυστερήσεις προηγουμένων Χρηστών ή Διαχειριστή ή καιρικών συνθηκών), παρακαλούμε δείτε και περαιτέρω σχόλιο μας στην παρ. 4.1.5 της υπό διαβούλευση Σύμβασης.

Άρθ. 89κ παρ. 1: Ο χαρακτηρισμός μίας Ημέρας ως Ημέρας Περιορισμού Χρονοθυρίδων έχει ως αποτέλεσμα την απαλλαγή του Διαχειριστή από υποχρεώσεις αποζημίωσης. Η προσθήκη («ή επίκλησης Ανωτέρας Βίας εκ μέρους

(του Διαχειριστή) προβλέπει, κατά «λεόντειο» τρόπο, ότι αρκεί μία απλή **επίκληση** ενός συμβαλλομένου (του Διαχειριστή) -και όχι μία **βέβαιη και αποδεδειγμένη** κατάσταση- Ανωτέρας Βίας, για να απαλλάξει τον εν λόγω συμβαλλόμενο από υποχρεώσεις αποζημιώσης. Το ορθό θα ήταν: «*ή Ανωτέρας Βίας που αποτρέπει τον Διαχειριστή να εκτελέσει τις υποχρεώσεις του*».

Άρθ. 89κ , παρ. 5: Επαναφέρουμε τη θέση ότι η διάταξη απαιτεί περαιτέρω ανάπτυξη, αν όχι στον Κώδικα, τουλάχιστον σε έτερα συνοδευτικά κείμενα. Μάλιστα, εν προκειμένω δεν παρίσταται ως επαρκής η γενικότατη πρόβλεψη περί πρότασης («κατά την απόλυτη κρίση του Διαχειριστή») για έτερη Χρονοθυρίδα της ίδιας ή έτερης ημέρας. Η αναπλήρωση των «χαμένων» Χρονοθυρίδων είναι κρίσιμης σημασίας καθώς αποτελεί σοβαρό ενδεχόμενο να σημειωθεί σημαντικό πρόβλημα συσσώρευσης φορτηγών (bottleneck). Προτείνεται όπως, ήδη από τον Κώδικα, τεθεί η βασική αρχή περί καταβολής κάθε δυνατής προσπάθειας αναπλήρωσης των εν λόγω Χρονοθυρίδων, ενδεικτικά, με την άμεση διάθεση δεσμευμένης Χρονοθυρίδας που δεν χρησιμοποιήθηκε σε έτερο Χρήστη (με απαλλαγή του πρώτου από χρεώσεις) ή/και με υποχρεωτική παράταση της λειτουργίας της Εγκατάστασης Φ-ΥΦΑ πέραν του αρχικού προγραμματισμού ή/και με τη διατήρηση Χρονοθυρίδων ασφαλείας, αν αυτό είναι δυνατό, ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο, ώστε να καλυφθεί άμεσα η αυξημένη ζήτηση που θα προκύψει μετά από κάθε Ημέρα Περιορισμού Χρονοθυρίδων αλλά και γενικότερα σε κάθε περίπτωση αδυναμίας τήρησης του προγραμματισμού.

Β. Αναφορικά με την Πρότυπη Σύμβαση Πλαισιο Χρήσης Εγκατάστασης Υγροποιημένου φυσικού αερίου ΥΦΑ για φόρτωση φορτηγών ΥΦΑ

- **Άρθ. 1.3 παρ. ζ':** Προτείνεται η διαγραφή της διάταξης καθώς δεν είναι σαφής η πρόθεσή και ερμηνεία της. Κατ' αρχάς υφίσταται μία σύγχυση ανάμεσα στο πρόσωπο που αποζημιώνεται και στο πρόσωπο που απαλλάσσεται. Ενώ αναφέρεται, δηλαδή, στην «αποζημίωση προσώπου» εν συνεχεία μοιάζει σαν να απαλλάσσει από πάσα άλλη ευθύνη το ίδιο πρόσωπο, («απαλλαγή **του**»), το οποίο δεν είναι δυνατόν να ευσταθεί. Ενδεχομένως η διάταξη να εννοεί ότι με την αποζημιώση το αποζημιούμενο πρόσωπο παραιτείται πάσης άλλης (αστικής) αξιώσης. Περαιτέρω, με τη χρήση της ασφαρούς έννοιας «δικαστική διαδικασία», η διάταξη μοιάζει σαν να αποσκοπεί στην απαλλαγή του υπαιτίου από κάθε άλλη παράλληλη ευθύνη (ενδεχομένως εννοεί, ποινικής ή διοικητικής φύσης) εφόσον καταβληθεί χρηματική αποζημιώση, η οποία άλλωστε, καθ' όσον αφορά στον Διαχειριστή, φαίνεται να είναι εξαιρετικά περιορισμένη (βλ. σχετικό σχόλιο μας στο άρθ. 8.2).

- **Άρθ. 2.2:** Προτείνεται να προστεθεί η διευκρίνηση «...φέρει την υπογραφή και τη βεβαίωση δύο (2) **αρμοδίων** υπαλλήλων του Διαχειριστή» καθώς η συγκεκριμένη σύμβαση απαιτεί την ταυτοποίηση εγκεκριμένων προσώπων από κάθε πλευρά. Περαιτέρω, η διάταξη «Το βάρος δε απόδειξης των σχετικών ισχυρισμών του φέρει ο Χρήστης ΟΔΥΦΑ.» είναι μεν θεμιτή υπό την προϋπόθεση όμως -χάριν ασφαλείας των συναλλαγών- να προβλεφθούν ρητά, στο σχετικό εγχειρίδιο χρήσης του ηλεκτρονικού συστήματος, μέτρα διασφάλισης υπέρ του Χρήστη, όχι μόνο ότι όσα καταχώρησε σε αυτό, δεν δύνανται να υποστούν



επεξεργασία, αλλά και ότι από κάθε ενέργειά του παράγεται αντίστοιχο αποδεικτικό έγγραφο, πλήρους αποδεικτικής ισχύος.

- **Άρθ. 3.2 παρ. γ'**: Η διάταξη αυτή είναι απαραίτητο να μεταφερθεί στο άρθ. 3.1 ώστε να καταστεί αμφίπλευρης ισχύος, να ισχύει δηλαδή για αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη.

- **Άρθ. 4.1.5**: Κατά την άποψή μας, η εν λόγω διάταξη είναι ατελής. Το αυτό ισχύει και για τη διάταξη του άρθ. 89ΣΤ παρ. 1 του Κώδικα ΕΣΦΑ (tautóχρονα, υπό διαβούλευση). Σε κάθε περίπτωση πρόωρης ή καθυστερημένης άφιξης Φορτηγού ΥΦΑ στον Λιμένα Εξυπηρέτησης, είτε πρόκειται για περίπτωση ευθύνης του Χρήστη ή του Διαχειριστή ή τρίτου ανεξάρτητου προσώπου είτε λόγω Ανωτέρας Βίας, η ορθή πρακτική θα επέβαλε να είναι ο Διαχειριστής πάντοτε υποχρεωμένος (και όχι απλώς να «δύναται») να προτείνει στον Χρήστη την αντικατάσταση της δεσμευθείσας Χρονοθυρίδας, εφ' όσον, βεβαίως, -πρώτη προϋπόθεση- υπάρχει τέτοια διαθέσιμη εντός της ίδιας (και -γιατί όχι- της αμέσως επόμενης) ημέρας, και, tautóχρονα -δεύτερη προϋπόθεση- δεν επηρεάζεται (θα μπορούσε κανείς να προσθέσει, «σημαντικά»), ο Ημερήσιος Προγραμματισμός. Τα συναλλακτικά ήθη επιβάλλουν να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα -που σίγουρα θα προκύψουν- με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για όλους και όχι να διαμορφώνονται προστατευτικές διατάξεις.

- **Άρθ. 4.1.7**: Προτείνεται η εξής τροποποίηση: «*Η σχετική απόφαση απόρριψης γνωστοποιείται στον Χρήστη ΟΔΥΦΑ μαζί με τα τυχόν **απαραίτητα** διαθέσιμα δικαιολογητικά στοιχεία και κοινοποιείται στη PAE.*»

- **Άρθ. 5.3.2**: Η υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης του Χρήστη ΟΔΥΦΑ από την δική του αστική ευθύνη είναι αναμενόμενη. Το ίδιο όμως αναμένεται και από την πλευρά του Διαχειριστή και ιδίως για το θέμα της θαλάσσιας μεταφοράς των Φορτηγών από και προς την Εγκατάσταση ΥΦΑ, για το οποίο μέχρι σήμερα δεν υφίσταται καμμία σχετική πρόβλεψη. Στο παρόν σχέδιο απουσιάζει οποιαδήποτε αντίστοιχη ασφαλιστική κάλυψη του Διαχειριστή για τη δική του αστική ευθύνη.

- **Άρθ. 6.6**: Προτείνονται οι εξής τροποποιήσεις: «*Ο Διαχειριστής δύναται να αποδίδει τα τυχόν αχρεωστήτως καταβληθέντα ποσά, ευτόκως (με το ίδιο ως άνω επιτόκιο υπερημερίας), στον Χρήστη ΟΔΥΦΑ, δυνητικά και δια συμφηφισμού τους με τις χρεώσεις του ιδίου Χρήστη ΟΔΥΦΑ σε επόμενο τιμολόγιο.*»

- **Άρθ. 8.2**: Το προτεινόμενο ποσό των 200.000,00 € -και μάλιστα υπολογιζόμενο κατ' έτος- είναι εξαιρετικά περιορισμένο. Λαμβάνοντας υπ' όψη ότι η ελάχιστη άμεση περιουσιακή ζημία που θα προκαλείται στον Χρήστη από την μη προσήκουσα εκτέλεση των υποχρεώσεων του Διαχειριστή θα ανέρχεται, κατ' ελάχιστο, στην επιπλέον αξία που απαιτείται για άμεση αντικατάσταση του φορτίου από άλλη πηγή -αλλοδαπής προέλευσης- με σημαντικότατο κόστος ανά φορτίο), είναι προφανές ότι η διάταξη αποσκοπεί αποκλειστικά στην προστασία ενός μόνο των συμβαλλομένων.

- **Άρθ. 8.3**: Η διάταξη αυτή καταδεικνύει περαιτέρω το μέγεθος του περιορισμού της προηγούμενης διάταξης του άρθ. 8.2. Μάλιστα, με δεδομένο ότι η θαλάσσια

μεταφορά Φορτηγών από και προς την εγκατάσταση διενεργείται με επιμέλεια του Διαχειριστή, αν υπάρχουν διατάξεις νόμου που περιορίζουν την ευθύνη του, θα έπρεπε να αναφερθούν ρητά στη διάταξη, ώστε οι επαρκώς ενημερωμένοι Χρήστες να δύνανται να εκτιμήσουν το θέμα και, ενδεχομένως, να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα.

Άρθ. 8.4: Κατ' αρχάς, η διάταξη θα έπρεπε να καταστεί αμφίπλευρη, προς προστασία αμφοτέρων των μερών. Ο μεν Χρήστης καλείται να καλύψει κάθε ζημία μιας μεγάλης σειράς Προς Αποζημίωση Προσώπων, ενώ ο Διαχειριστής μόνο άμεση, θετική ζημία μόνο του Χρήστη. Επιπλέον, και πάλι καταδεικνύεται το μέγεθος του περιορισμού της διάταξης του άρθ. 8.2.

- **Άρθ. 15.2:** Η διάταξη είναι, νομοτεχνικά, ασαφής. Ενώ η «φιλική διευθέτηση» χαρακτηρίζεται αρχικά ως «υποχρέωση», εν συνεχεία «κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος δύναται», -άρα δεν υποχρεούται- «να κοινοποιεί στο άλλο, πρόσκληση για φιλική διευθέτηση». Θα πρέπει να καταστεί απολύτως σαφές αν η απόπειρα φιλικής διευθέτησης αποτελεί δικονομική προϋπόθεση για την δικαστική επίλυση της διαφοράς. Αν ισχύει αυτό, θα πρέπει περαιτέρω να διευκρινιστεί ότι αν, μετά την κοινοποίηση της υποχρεωτικής πρόσκλησης, το έτερο μέρος αδρανεί ως προς τη γνωστοποίηση εκπροσώπων κλπ, μετά την παρέλευση συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος, η διαδικασία φιλικής επίλυσης θα θεωρείται ως «ολοκληρωθείσα», ανοίγοντας άμεσα το δρόμο για δικαστική επίλυση.

- **Παράρτημα II, παρ. II:** Η διάταξη περί επικαιροποίησης νομιμοποιητικών εγγράφων είναι λογική πλην όμως, από πρακτικής άποψης, δεν είναι απολύτως σαφές αν και πότε λήγουν ορισμένα πιστοποιητικά (πχ ΓΕΜΗ και Δικαστηρίων) και, συνεπώς, κάθε πότε είναι απαραίτητο να ανανεώνονται. Θα ήταν σκόπιμο να τεθεί μία γενική προθεσμία, ενδεικτικά, κάθε έτος.

- **Παράρτημα VI, παρ. 2-4:** Σε συνέχεια της παρατήρησής μας για το άρθ. 5.3.2, ο μεν Διαχειριστής καθορίζεται ως συνασφαλιζόμενο μέρος για την αστική ευθύνη του Χρήστη και προστατεύεται περαιτέρω με σειρά αντίστοιχων προστατευτικών διατάξεων, ενώ ουδόλως προβλέπεται το αντίθετο, υπέρ του Χρήστη.

Γ. Αναφορικά με τις 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

Με δεδομένο ότι το ύψος του προτεινόμενου τιμολογίου είναι, από τα αναφερόμενα του Διαχειριστή, το μεγαλύτερο στην Ευρώπη, είναι απαραίτητο, κατά την άποψή μας, για λόγους διαφάνειας, να δημοσιευτούν στο πλαίσιο της παρούσας διαβούλευσης, όλα τα αποτελέσματα, στοιχεία και παραδοχές του μοντέλου τιμολόγησης που χρησιμοποιήθηκε, καθώς ορισμένα σημεία δεν κρίνονται επαρκώς αιτιολογημένα και ιδίως η επιλογή της περιόδου ανάκτησης των πέντε (5) ετών, αντί κάποιας ευρύτερης περιόδου προς το σκοπό ευκολότερης και συντομότερης διείσδυσης του προϊόντος στην αγορά, χωρίς μεγάλες επιβαρύνσεις για τους αρχικούς Χρήστες. Επίσης κατά την άποψη μας, δεν μπορεί να κριθεί επαρκής η αιτιολογία ότι το προτεινόμενο τιμολόγιο μπορεί να θεωρηθεί ανταγωνιστικό λόγω της απόστασης που θα έπρεπε να διανύσει το αέριο



για να φτάσει σε έναν καταναλωτή στην Ελλάδα ή στα Βαλκάνια από τους ανταγωνιστικούς τερματικούς σταθμούς. Ακόμα κι αν θεωρηθεί ότι τούτο παρέχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ρεβυθούσας σε επίπεδο Υπηρεσίας Φ-ΥΦΑ, δεν παύει να επιβαρύνει υπέρμετρα ένα νέο προϊόν που έρχεται να υποκαταστήσει άλλα καύσιμα.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας.

Με εκτίμηση,

Γ. Πολυχρονίου
Συντονιστής Διευθυντής Δραστηριοτήτων
Στρατηγικής & Ανάπτυξης