

**Προς:**

**Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας**

Πειραιώς 132

11854 Αθήνα

Υπόψη Προέδρου Καθ. Αθ. Δαγούμα

Αθήνα, 1 Ιουλίου 2022  
Αρ. Πρωτ. EL/SON 12226

**Θέμα: Δημόσια Διαβούλευση της ΡΑΕ επί του Σχεδίου Ετοιμότητας Αντιμετώπισης Κινδύνων στον τομέα του ηλεκτρισμού της Ελλάδας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/941 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.**

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σε συνέχεια της από 10.06.2022 αναρτηθείσας διαβούλευσης επί του Σχεδίου Ετοιμότητας Αντιμετώπισης Κινδύνων στον τομέα ηλεκτρισμού της Ελλάδας, επιθυμούμε να υποβάλουμε τα ακόλουθα σχόλια και παρατηρήσεις της εταιρείας μας.

Με την παρούσα επιστολή, επικεντρωνόμαστε κυρίως στο νέο μηχανισμό που εισάγεται από την Αρχή, σχετικά με περιπτώσεις Ανεπάρκειας Ορυκτών Καυσίμων (κεφ. 3.1.2.4) και συγκεκριμένα επικεντρωνόμαστε στον προτεινόμενο μηχανισμό για την αποζημίωση των «bi-fuel» μονάδων ηλεκτροπαραγωγής, με βάση το χρονικό σημείο λήψης της εντολής αλλαγής καυσίμου από τον Διαχειριστή (ΑΔΜΗΕ Α.Ε.), αλλά και τα έσοδα από την Αγορά Επόμενης Ημέρας.

Αρχικά, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι ο όρος «bi-fuel» είναι ανακριβής και δεν αντικατοπτρίζει τα τεχνικά χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων μονάδων. Οι συγκεκριμένες μονάδες δεν είναι σχεδιασμένες να λειτουργούν είτε με φυσικό αέριο είτε με diesel («εναλλαγή καυσίμου»), ώστε να χαρακτηρίζονται bi-fuel. Ο σχεδιασμός τους και η διαστασιολόγηση του επιμέρους εξοπλισμού τους γίνονται για λειτουργία σε φυσικό αέριο και πιστοποιούνται για λειτουργία σε εναλλακτικό καύσιμο μόνο σε ειδικές περιπτώσεις και για συγκεκριμένες συνθήκες και χρονική διάρκεια. Η λειτουργία τους σε εναλλακτικό καύσιμο, ειδικά όταν η χρονική της διάρκεια ξεπεράσει τις λίγες ημέρες που προβλέπει η Ρυθμιστική Απόφαση 1211/2018, συνεπάγεται σημαντική πολυπλοκότητα, προβλήματα ασφαλιστικής κάλυψης, τεχνικές προκλήσεις και μεγάλο κόστος.

Στο σημείο αυτό και πριν εκθέσουμε τις απόψεις μας επί της πρότασης της ΡΑΕ όπως αυτή περιλαμβάνεται στο υπό διαβούλευση σχέδιο θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι η Elpedison, δύο χρόνια τώρα, έχει αναδείξει με σειρά επιστολών και παρεμβάσεων της το σοβαρό πρόβλημα ανταγωνισμού που δημιουργεί η ασύμμετρη ρύθμιση διατήρησης υποχρέωσης αλλαγής καυσίμου σε ορισμένες μόνο μονάδες φυσικού αερίου. Για το λόγο αυτό είναι πρωταρχικής σημασίας η ΡΑΕ να αναγνωρίσει ότι η αλλαγή καυσίμου δεν αποτελεί επιλογή του ηλεκτροπαραγωγού αλλά ρυθμιστική υποχρέωση που αλλάζει τη θέση του στην αγορά έναντι του ανταγωνισμού και συνεπώς **η ΡΑΕ οφείλει να προβλέψει αποζημίωση η οποία δεν καλύπτει μόνο το λειτουργικό κόστος σε εναλλακτικό καύσιμο αλλά κυρίως αποσκοπεί οι συγκεκριμένες μονάδες να μη ζημιωθούν στο ελάχιστο σε σχέση με τις λοιπές μονάδες φυσικού αερίου οι οποίες δεν φέρουν καμία υποχρέωση ασφάλειας εφοδιασμού, σε αντίθεση με τις υποχρεώσεις που θέτουν οι άδειές τους.**

Έχοντας διατυπώσει τους ως άνω προβληματισμούς σημειώνουμε τα ακόλουθα:

1. Για τις περιπτώσεις όπου τα έσοδα από την αγορά δεν καλύπτουν το Μεταβλητό Κόστος Παραγωγής με εναλλακτικό καύσιμο συν τις κυρώσεις μειωμένης διαθεσιμότητας, προτείνεται από την Αρχή, η αποζημίωση της διαφοράς και μόνο, προτείνεται δηλαδή η κάλυψη του μεταβλητού κόστους της μονάδας χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα παρελκόμενα έμμεσα κόστη λειτουργίας με diesel (όπως φερ' ειπείν οι αυξημένες υποχρεώσεις συντήρησης αλλά και αυξημένες ανάγκες σε πρώτες ύλες – π.χ. απιονισμένο νερό) και κυρίως χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η απώλεια εσόδων και περιθωρίου από την αγορά εξισορρόπησης<sup>1</sup> ούτε και το διαφορετικό περιθώριο κέρδους που οι μονάδες σε λειτουργία εναλλακτικού καυσίμου θα αποκομίσουν σε σχέση με τις ιδίου τύπου μονάδες χωρίς τη σχετική υποχρέωση. Είναι θεμελιώδες να διασφαλίζεται ισότιμη μεταχείριση και αποζημίωση των μονάδων που έχουν τη δυνατότητα έκτακτης λειτουργίας σε εναλλακτικό καύσιμο και επομένως η σχετική φόρμουλα πρέπει να διορθωθεί ώστε απολογιστικά τα έσοδα από την Αγορά Επόμενης Ημέρας και την Αγορά Εξισορρόπησης να συμπληρώνονται με επιπλέον αποζημίωση με στόχο να αποδίδονται ισότιμα περιθώρια κέρδους έναντι των ανταγωνιστικών μονάδων που συνεχίζουν να λειτουργούν με φυσικό αέριο.

2. Η ΡΑΕ αναγνωρίζοντας ότι είναι δυνατό, ακόμη και σε συνθήκες κρίσης στον εφοδιασμό φυσικού αερίου, η οριακή τιμή στην αγορά ηλεκτρισμού να τίθεται από μονάδες σε λειτουργία εναλλακτικού καυσίμου προτείνει τη θεσμοθέτηση μηχανισμού διοικητικής και αυτοματοποιημένης αναπροσαρμογής των τιμών των προσφορών των μονάδων φυσικού αερίου ώστε να καθίστανται υψηλότερες των αντίστοιχων με χρήση diesel, αποσκοπώντας στη μεγιστοποίηση της χρήσης μονάδων με εναλλακτικό καύσιμο. Ο μηχανισμός όμως αυτός δημιουργεί στρεβλώσεις, καθώς δεν έχει υπάρξει καμία πρόβλεψη ώστε να δημιουργηθεί ισότιμο πεδίο ανταγωνισμού όσον αφορά τις υπεραποδόσεις που θα λάβουν οι μονάδες που θα συνεχίσουν να λειτουργούν με ΦΑ έναντι αυτών σε λειτουργία diesel, εξαιτίας αυτού ακριβώς του μηχανισμού. Ακόμη και κατά τη διάρκεια των μεταβατικών ρυθμίσεων στην αγορά ηλεκτρισμού, για όσο δηλαδή θα εφαρμόζεται άνω όριο ανά τεχνολογία, το μεν θέμα της υπεραπόδοσης δεν υφίσταται, συνεχίζει ωστόσο να υφίσταται η διαφορετική δυνατότητα των μονάδων να λειτουργήσουν στην αγορά εξισορρόπησης. Αναμένουμε συνεπώς, άμεση διόρθωση από τη ΡΑΕ όλων των σχετικών προβλέψεων ώστε να μην διαταράσσονται οι δυνάμεις του ανταγωνισμού και να προσφέρεται η κατάλληλη αποζημίωση, στη βάση ex-post σύγκρισης των περιθωρίων που καταγράφουν σε όλες τις αγορές οι μονάδες αντίστοιχης τεχνολογίας που συνέχισαν να λειτουργούν με καύσιμο φυσικό αέριο.

Για την Elpedison A.E.



Κατερίνα Καραλή

Διευθύντρια Ρυθμιστικών Θεμάτων και Επιχειρηματικής Ανάπτυξης

---

<sup>1</sup> Οι μονάδες σε λειτουργία diesel δεν μπορούν να συμμετέχουν στην αγορά εξισορρόπησης με τον τρόπο που συμμετέχουν ως μονάδες φ.α.