



Πειραιώς 132,
118 54 Αθήνα
Τηλ.: 210-3727400
E-mail: info@rae.gr
Web: www.rae.gr

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΤΗΣ ΡΑΑΕΥ ΥΠ’ ΑΡΙΘΜ. Ε-59/2023

Τροποποίηση του Κανονισμού για τη Μεθοδολογία του Απαιτούμενου Εσόδου και των Τιμολογίων των δραστηριοτήτων του Διαχειριστή του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ) – Έκτη Αναθεώρηση

Ο Κλάδος Ενέργειας της Ρυθμιστικής Αρχής Αποβλήτων, Ενέργειας και Υδάτων

Κατά την τακτική συνεδρίαση της Σύνοψης του Κλάδου Ενέργειας, στην έδρα της Αρχής, στην Αθήνα, στις **22 Ιουνίου 2023**, και

Λαμβάνοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 121 ν. 5043/2023 «Ρυθμίσεις σχετικά με τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης α’ και β’ βαθμού - Διατάξεις για την ευζωία των ζώων συντροφιάς - Διατάξεις για το ανθρώπινο δυναμικό του δημοσίου τομέα – Λοιπές ρυθμίσεις του Υπουργείου Εσωτερικών και άλλες επείγουσες διατάξεις» (ΦΕΚ Α’ 91/13.04.2023), όπως ισχύει.
2. Τις διατάξεις του ν. 5037/2023 «Μετονομασία της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας σε Ρυθμιστική Αρχή Αποβλήτων, Ενέργειας και Υδάτων και διεύρυνση του αντικειμένου της με αρμοδιότητες επί των υπηρεσιών ύδατος και της διαχείρισης αστικών αποβλήτων, ενίσχυση της υδατικής πολιτικής - Εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας για τη χρήση και παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές μέσω της ενσωμάτωσης των Οδηγιών ΕΕ 2018/2001 και 2019/944 - Ειδικότερες διατάξεις για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος» (ΦΕΚ Α’ 78/28.03.2023), όπως ισχύει, και ιδίως τα άρθρα 1-23.

3. Την υπ' αρ. 98/2.2.2023 απόφαση της ΡΑΕ «Τροποποίηση του Κανονισμού για τη Μεθοδολογία του Απαιτούμενου Εσόδου και των Τιμολογίων των δραστηριοτήτων του Διαχειριστή του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ) – Έκτη Αναθεώρηση».
4. Τις διατάξεις του ν. 4001/2011 «Για τη λειτουργία των Ενεργειακών Αγορών Ηλεκτρισμού και Φυσικού Αερίου για Έρευνα, Παραγωγή και δίκτυα μεταφοράς Υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις» (Α' 179/22.08.2011) όπως ισχύει, εφεξής «ο Νόμος» και ιδίως των άρθρων 15, 88 και 89.
5. Τις διατάξεις της υπ' αρ. Δ1/4955/2006 απόφασης του Υπουργού Ανάπτυξης «Ορισμός τιμολογίου μεταφοράς φυσικού αερίου και αεριοποίησης ΥΦΑ» (Β' 360/2006), όπως ισχύει.
6. Τις διατάξεις της Οδηγίας 2009/73/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, «σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά φυσικού αερίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/55/ΕΚ» (ΕΕ L 211, 14.8.2009), όπως ισχύει.
7. Τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) υπ' αρ. 2009/715 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 «σχετικά με τους όρους πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου και την κατάργηση της Κανονισμού (ΕΚ) υπ' αρ. 1775/2005» (ΕΕ L 211, 14.8.2009)
8. Την υπό στοιχεία Δ1/Α/5346/22.3.2010 απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με θέμα «Κώδικας Διαχείρισης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου» (ΦΕΚ Β' 379/2010) (εφεξής «Κώδικας Διαχείρισης ΕΣΦΑ»), όπως τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθμ. 1096/2011 (ΦΕΚ Β' 2227/04.10.2011), 526/2013 (ΦΕΚ Β' 3131/09.12.2013), 239/2017 (ΦΕΚ Β' 1549/05.05.2017 & ΦΕΚ Β' 2159/23.06.2017), 123/2018 (ΦΕΚ Β' 788/07.02.2018), 1299/2018 (ΦΕΚ Β' 164/30.01.2019), 1005/2019 (ΦΕΚ Β' 4088/08.11.2019), 727/2020 (ΦΕΚ Β' 1684/04.05.2020), 1035/2020 (ΦΕΚ Β' 2840/13.07.2020), 1400/2020 Αποφάσεις της ΡΑΕ (ΦΕΚ Β' 4585/16.10.2020) 1433/2020 (ΦΕΚ Β' 4799/30.10.2020 & ΦΕΚ Β' 5078/17.11.2020), 735/2021 (ΦΕΚ Β' 4687/11.10.2021), 1060/2021 (ΦΕΚ Β' 37/10.01.2022), 586/2022 (ΦΕΚ Β' 3823/21.07.2022), 590/2022 τροποποιημένος ισχύει.(ΦΕΚ Β' 4270/11.08.2022), 645/2022 (ΦΕΚ Β' 4269/11.08.2022), 748/2022 (ΦΕΚ Β' 5176/5.10.2022), 771/2022 (ΦΕΚ Β' 5576/31.10.2022) και 822/2022(ΦΕΚ Β' 69/13.01.2023) Αποφάσεις της ΡΑΕ, και ισχύει.
9. Την υπ' αρ. 594/2012 απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Έκδοση του Κανονισμού Τιμολόγησης Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου» (Β' 2093).
10. Την υπ' αρ. 722/2012 απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Έγκριση Τιμολογίου Χρήσης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου» (Β' 2385).
11. Την υπ' αρ. 332/2016 Απόφαση της ΡΑΕ με θέμα «Έγκριση των Αρχών και Κανόνων Λογιστικού Διαχωρισμού βάσει των άρθρων 80Α και 89 του ν. 4001/2011» (ΦΕΚ Β' 3763/22.11.2016).
12. Την υπ' αρ. 339/2016 απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Αναθεώρηση Κανονισμού Τιμολόγησης Βασικών Δραστηριοτήτων του Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου («ΔΕΣΦΑ Α.Ε.») σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 88 του ν. 4001 και του ν. 4409/2016» (Β' 3181).
13. Την υπ' αρ. 344/2016 απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Επανυπολογισμός της Ανακτήσιμης Διαφοράς του Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου («ΔΕΣΦΑ Α.Ε.») για τα

έτη 2011-2015 σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 (ββ) του άρθρου 61 του ν. 4409/2016» (Β' 3235).

14. Την υπ' αρ. 349/2016 απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Τροποποίηση διατάξεων του Αναθεωρημένου Κανονισμού Τιμολόγησης Βασικών Δραστηριοτήτων του Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου («ΔΕΣΦΑ Α.Ε.»» (Β' 3181).
15. Τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 2017/459 της Επιτροπής, της 16^{ης} Μαρτίου 2017, «για τη θέσπιση κώδικα δικτύου σχετικά με μηχανισμούς κατανομής δυναμικότητας στα συστήματα μεταφοράς αερίου και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 984/2013» (ΕΕ L 72, 17.3.2017).
16. Τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 2017/460 της Επιτροπής, της 16^{ης} Μαρτίου 2017, «για τη θέσπιση κώδικα δικτύου σχετικά με την εναρμονισμένη διάρθρωση των τιμολογίων μεταφοράς αερίου» (ΕΕ L 72, 17.3.2017).
17. Την υπ' αρ. 539/2019 απόφαση της ΡΑΕ με θέμα «Έγκριση της 4^{ης} Αναθεώρησης Κανονισμού Τιμολόγησης Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 88 του ν. 4001/2001 και του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 2017/460 της Επιτροπής για τη θέσπιση κώδικα δικτύου σχετικά με την εναρμονισμένη διάρθρωση των τιμολογίων μεταφοράς αερίου» (εφεξής ο «Κανονισμός Τιμολόγησης» (Β' 2601/2019).
18. Την υπ' αρ. 1434/2020 Απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Έγκριση Τροποποίησης του Κανονισμού Τιμολόγησης Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 88 του ν. 4001/2011 – Πέμπτη Αναθεώρηση» (ΦΕΚ Β' 4801/30.10.2020).
19. Την υπ' αρ. 1431/2020 Απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Μεθοδολογία Υπολογισμού Απαιτούμενου Εσόδου του Διαχειριστή του Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας» (ΦΕΚ Β' 4740/26.10.2020).
20. Την υπ' αρ. 495/2021 Απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Μεθοδολογία Υπολογισμού Απαιτούμενου Εσόδου του Διαχειριστή του Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας» (ΦΕΚ Β' 2792/30.06.2021).
21. Την υπ' αρ. 498/2022 απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Αναπροσαρμογή του Τιμολογίου Χρήσης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου – Προσωρινά Τιμολόγια ΕΣΦΑ για το έτος 2023».
22. Την υπ' αρ. 590/2022 απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Διαχείρισης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου σχετικά με την παροχή της Υπηρεσίας Φόρτωσης Φορτηγών Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (Υπηρεσία Φ-ΥΦΑ) στον Τερματικό Σταθμό ΥΦΑ της Ρεβυθούσας ».
23. Την υπ' αρ. 592/2022 απόφαση ΡΑΕ με θέμα «Καθορισμός προσωρινού τιμολογίου χρήσης του Σταθμού Φόρτωσης Φορτηγών με Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (ΥΦΑ) στη Ρεβυθούσα σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 15 και την παρ. 5 του άρθρου 88 του ν.4001/2011».
24. Τις διατάξεις του ν.4951/2022 «Εκσυγχρονισμός της αδειοδοτικής διαδικασίας Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας Β' φάση, Αδειοδότηση παραγωγής και αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας, πλαίσιο ανάπτυξης πιλοτικών Θαλάσσιων Πλωτών Φωτοβολταϊκών Σταθμών και ειδικότερες διατάξεις για την ενέργεια και την προστασία του περιβάλλοντος » (Α' 129), όπως ισχύει, και ιδίως των άρθρων 116-119 του νόμου αυτού.

25. Την εισήγηση της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. αναφορικά με τη διάκριση των υπηρεσιών που παρέχει ως Διαχειριστής του ΕΣΦΑ (I-255581/28.02.2019 και την επικαιροποίηση αυτής της εισήγησης στις 08.04.2019).
26. Το υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ I-329637/14.06.2022 έγγραφο της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. με θέμα: «Υποβολή εισήγησης αναφορικά με την αναθεώρηση του Κανονισμού Τιμολόγησης/Submission of Proposal for the NNGS Tariff Regulation Review».
27. Την 1^η Δημόσια Διαβούλευση¹ που διενήργησε η ΡΑΕ στο διάστημα 04.08.2022 – 09.09.2022, για την τροποποίηση του Κανονισμού για τη Μεθοδολογία Υπολογισμού του Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολόγησης των Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ).
28. Τη Δημόσια Διαβούλευση² που διενήργησε η ΡΑΕ στο διάστημα 04.08.2022 – 09.09.2022, σχετικά με το Πλαίσιο καθορισμού των υπηρεσιών του Διαχειριστή του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΔΕΣΦΑ ΑΕ).
29. Το υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ I-334831/31.08.2022 αίτημα της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. για παράταση των ανωτέρω δημοσίων διαβουλεύσεων της ΡΑΕ.
30. Τις απόψεις³ που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης για την τροποποίηση του Κανονισμού για τη Μεθοδολογία Υπολογισμού του Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολόγησης των Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ), ήτοι τα έγγραφα I-336605/26.09.2022 και I-336610/26.09.2022, που υποβλήθηκαν από πρόσωπα που αιτήθηκαν την τήρηση ως εμπιστευτικών των απόψεών τους, καθώς και της ταυτότητάς τους.
31. Τις απόψεις⁴ που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της Δημόσιας Διαβούλευσης σχετικά με το Πλαίσιο καθορισμού των υπηρεσιών του Διαχειριστή του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΔΕΣΦΑ Α.Ε.) (I-336606/26.09.2022).
32. Τα υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ I-338830/18.10.2022 σχόλια της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. αναφορικά με την πρόταση του Κανονισμού Τιμολόγησης της ΡΑΕ.
33. Την υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ο-98583/04.11.2022 επιστολή της ΡΑΕ προς την ΔΕΣΦΑ Α.Ε. με θέμα: «Επικείμενη νέα Δημόσια Διαβούλευση επί του Κανονισμού για τη Μεθοδολογία υπολογισμού του Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολόγησης των Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου – υποβολή επικαιροποιημένης εισήγησης του Διαχειριστή».
34. Τα υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ I-340475/14.11.2022 και I-340880/21.11.2022 έγγραφα της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. ως απάντηση στην επιστολή ΡΑΕ Ο-98583/04.11.2022, σχετικά με την υποβολή επικαιροποιημένης εισήγησης Κανονισμού Τιμολόγησης.
35. Την επιστολή της ΡΑΕ Ο-99614/30.11.2022 προς την ΔΕΣΦΑ Α.Ε. με θέμα: «Τιμολόγηση της υπηρεσίας φόρτωσης φορτηγών ΥΦΑ (Truck loading)».
36. Την 2^η Δημόσια Διαβούλευση⁵ που διενήργησε η ΡΑΕ στο διάστημα 09.12.2022 – 15.12.2022, για την τροποποίηση του Κανονισμού για Μεθοδολογία του Απαιτούμενου Εσόδου και των Τιμολογίων των Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ).

¹ <https://www.rae.gr/diavoulefseis/43659/>

² <https://www.rae.gr/diavoulefseis/43665/>

³ <https://www.rae.gr/diavoulefseis/55557/>

⁴ <https://www.rae.gr/diavoulefseis/55559/>

⁵ <https://www.rae.gr/diavoulefseis/43659/>

37. Το υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-342353/13.12.2022 αίτημα της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. για παράταση της ανωτέρω 2^{ης} δημοσίας διαβούλευσης.
38. Το υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-342541/15.12.2022 αίτημα της ΔΕΔΑ Α.Ε. για παράταση της ανωτέρω 2^{ης} δημοσίας διαβούλευσης.
39. Τις απόψεις⁶ που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης για την τροποποίηση του Κανονισμού για τη Μεθοδολογία του Απαιτούμενου Εσόδου και των Τιμολόγησης των Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ) (ΔΕΣΦΑ: Ι-342755/19.12.2022, ΕΔΑ ΑΤΤΙΚΗΣ: Ι-342778/20.12.2022, ΔΕΔΑ: Ι-342783/20.12.2022 και Ι-342784/19.12.2022).
40. Το υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-344762/01.02.2023 ηλεκτρονικό έγγραφο της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. με θέμα «Αλλαγές στον Κανονισμό για CWD».
41. Το Προεδρικό Διάταγμα 33/2007 (ΦΕΚ Α' 31/20.2.2007) «Σύσταση της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία "Διαχειριστής Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου Α.Ε." και έγκριση του καταστατικού της».
42. Το καταστατικό της ΔΕΣΦΑ Α.Ε., όπως ανακοινώθηκε από το ΓΕΜΗ στις 25/7/2022 (αρ. πρωτ. 2670616).
43. Την υπ' αριθμ. 1220/2018 Απόφαση ΡΑΕ «για την Τελική Πιστοποίηση της ανώνυμης εταιρείας “Διαχειριστής Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου” ως Διαχειριστή Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου Διαχωρισμένης Ιδιοκτησίας», η οποία δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (ΦΕΚ Β' 5740/19.12.2018), σε μη εμπιστευτική έκδοση.
44. Την υπ' αριθμ. 460/2019 Απόφαση ΡΑΕ «Επί της υπ' αρ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-252654/14.1.2019 Αίτησης της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. για την Αναθεώρηση της υπ' αρ. 1220/2018 Απόφασης ΡΑΕ «για την Τελική Πιστοποίηση της ανώνυμης εταιρείας “Διαχειριστής Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου” ως Διαχειριστή Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου Διαχωρισμένης Ιδιοκτησίας»», η οποία δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (ΦΕΚ Β' 3853/17.10.2019), σε μη εμπιστευτική έκδοση.
45. Το υπ' αρ. πρωτ. ΡΑΕ Ο-91633/20.12.2021 έγγραφο της ΡΑΕ προς τη ΔΕΣΦΑ Α.Ε. με θέμα «Απόκτηση από τον ΔΕΣΦΑ ποσοστού 20 % στο μετοχικό κεφάλαιο της GASTRADE».
46. Το γεγονός ότι οι κανονιστικού χαρακτήρα αποφάσεις της ΡΑΕ δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 32 του ν. 4001/2011.
47. Το γεγονός ότι με τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού.

σκέφθηκε ως εξής:

Επειδή, η Ρυθμιστική Αρχή, με την υπ' αρ. 98/2023 Απόφασή της, προέβη στην «Τροποποίηση του Κανονισμού για τη Μεθοδολογία του Απαιτούμενου Εσόδου και των Τιμολογίων των δραστηριοτήτων του Διαχειριστή του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ) – Έκτη Αναθεώρηση».

Επειδή, ενώ εκκρεμούσε η δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης της ανωτέρω υπ' αρ. 98/2023 απόφασης της ΡΑΕ, όταν θεσπίστηκε ο ν. 5037/2023, με τις διατάξεις του οποίου η

⁶ <https://www.rae.gr/diavoulefseis/61485/>

Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας μετονομάστηκε σε Ρυθμιστική Αρχή Αποβλήτων, Ενέργειας και Υδάτων (Ρ.Α.Α.Ε.Υ.) και ανέλαβε πρόσθετες αρμοδιότητες στους ανωτέρω νέους κλάδους.

Επειδή, βάσει των διατάξεων του άρθρου 121 ν. 5043/2023, από τη δημοσίευση του ανωτέρω νόμου, ήτοι από τις 13.4.2023, οι αρμοδιότητες του κλάδου ενέργειας ασκούνται από τη Σύνοψη του εν λόγω Κλάδου.

Επειδή, η Σύνοψη του Κλάδου Ενέργειας της Ρ.Α.Α.Ε.Υ., υιοθετεί, με την παρούσα, το σύνολο των οριζομένων στην υπ' αρ. 98/2023 Απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας, ως ακολούθως:

Α. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Επειδή, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 41 της Οδηγίας 2009/73, όπως ισχύει, «*Στη ρυθμιστική αρχή ανατίθενται τα εξής καθήκοντα: α) να καθορίζει ή να εγκρίνει, σύμφωνα με διαφανή κριτήρια, ρυθμισμένα τιμολόγια μεταφοράς ή διανομής ή τις μεθόδους υπολογισμού τους [...]*».

Επειδή, κατά το ενωσιακό πλαίσιο, τα τιμολόγια ή/και οι μεθοδολογίες τιμολόγησης των μη-ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων που ασκούν τα –φυσικά ή νομικά– μονοπώλια, ήτοι οι Διαχειριστές των Συστημάτων Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας, καθορίζονται αποκλειστικά από τις Ανεξάρτητες Ρυθμιστικές Αρχές, οι οποίες διαθέτουν ευρύτατο περιθώριο εκτίμησης (βλ. και Απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υπόθεση C-767/18 «Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας», παρ. 103-133).

Επειδή, σε εναρμόνιση με τις δεσμευτικές επιταγές της Οδηγίας, ο Έλληνας Νομοθέτης ανέθεσε στην ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας την αποκλειστική αρμοδιότητα να εκδίδει Κανονισμό Τιμολόγησης, μέσω του οποίου να καθορίζεται η μεθοδολογία καθορισμού τιμολογίων για τη χρέωση κάθε Βασικής Δραστηριότητας, καθώς και να εγκρίνει τα συναφή Τιμολόγια.

Επειδή, αναλυτικότερα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του ν. 4001/2011, «*1. Η ΡΑΕ αποφασίζει, έξι (6) μήνες πριν από την έναρξη ισχύος τους, κατά τα οριζόμενα στις διατάξεις των άρθρων 88 για το Φυσικό Αέριο και 140 για την ηλεκτρική ενέργεια, σύμφωνα με διαφανή κριτήρια, τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό των Τιμολογίων Μη Ανταγωνιστικών Δραστηριοτήτων, κατά τρόπο, ώστε τα Τιμολόγια αυτά να μην εισάγουν διακρίσεις και να αντικατοπτρίζουν το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι μεθοδολογίες και τα Τιμολόγια Μη Ανταγωνιστικών Δραστηριοτήτων δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα της ΡΑΕ και των αρμόδιων Διαχειριστών.*

2. Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με την παράγραφο 1, η ΡΑΕ λαμβάνει υπόψη της την ανάγκη για τη θέσπιση βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων κινήτρων για τους Διαχειριστές των Συστημάτων Μεταφοράς και τους Διαχειριστές των Δικτύων Διανομής, προκειμένου να βελτιώνεται η αποδοτικότητα των Συστημάτων Μεταφοράς και των Δικτύων Διανομής, να προωθείται η ανάπτυξη της αγοράς ενέργειας, η ασφάλεια του εφοδιασμού και να υποστηρίζονται οι σχετικές με τις αρμοδιότητες των ως άνω Διαχειριστών ερευνητικές δραστηριότητες αυτών.

3. Η ΡΑΕ δύναται με ειδικά αιτιολογημένη γνώμη να ζητά από τους αρμόδιους Διαχειριστές να τροποποιήσουν τα ως άνω Τιμολόγια, σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 1, εφόσον κρίνει ότι δεν διασφαλίζεται η αναλογική και η αμερόληπτη τιμολόγηση της χρήσης των Συστημάτων ή των Δικτύων Διανομής.

4. Σε περίπτωση καθυστέρησης στον καθορισμό των τιμολογίων μεταφοράς και διανομής ενέργειας, η ΡΑΕ δύναται να καθορίζει, με απόφαση της, προσωρινά τιμολόγια ή μεθοδολογίες υπολογισμού των Τιμολογίων αυτών και να αποφασίζει τα κατάλληλα αντισταθμιστικά μέτρα, εάν τα τελικά Τιμολόγια ή μεθοδολογίες αποκλίνουν από τα αντίστοιχα προσωρινά. [...]

Επειδή, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παρ. 1 εδ. (κγ) του ν. 4001/2011 ως «Τιμολόγια Μη Ανταγωνιστικών Δραστηριοτήτων» νοούνται «τα τιμολόγια για τη χρέωση των Βασικών Δραστηριοτήτων Φυσικού Αερίου και τα τιμολόγια για τη χρέωση χρήσης του Συστήματος Μεταφοράς και του Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας».

Επειδή, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παρ. 2 εδ. (δ) του ν. 4001/2011 ως «Βασικές Δραστηριότητες Φυσικού Αερίου» νοείται «η παροχή υπηρεσιών Μεταφοράς Φυσικού Αερίου, Διανομής Φυσικού Αερίου, Εγκατάστασης ΥΦΑ και Εγκατάστασης Αποθήκευσης Φυσικού Αερίου.».

Επειδή, κατά τα προβλεπόμενα στις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 88 του Νόμου «Με τον Κανονισμό Τιμολόγησης, ο οποίος εκδίδεται από τη ΡΑΕ, μετά από εισήγηση του κατά περίπτωση αρμόδιου Διαχειριστή Συστήματος Μεταφοράς ή Δικτύου Διανομής Φυσικού Αερίου και δημόσια διαβούλευση, ρυθμίζεται η μεθοδολογία καθορισμού τιμολογίων για τη χρέωση κάθε Βασικής Δραστηριότητας. Κατά τη ρύθμιση της μεθοδολογίας τιμολόγησης για κάθε Βασική Δραστηριότητα επιδιώκεται:

- (α) Η σταθερότητα των τιμών προς όφελος των Χρηστών.
- (β) Η εύλογη απόδοση των απασχολούμενων, από τον Διαχειριστή του Συστήματος ή του Δικτύου Φυσικού Αερίου, κεφαλαίων.
- (γ) Η παροχή υπηρεσιών, περιλαμβανόμενων υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, κατά τον πλέον αξιόπιστο, οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο.
- (δ) Η κάλυψη των δαπανών του Διαχειριστή Συστήματος ή Διανομής Φυσικού Αερίου για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων κοινής ωφέλειας που του έχουν επιβληθεί.
- (ε) Η ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού στην αγορά Φυσικού Αερίου.
- (στ) Η τήρηση της αρχής της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και της αμεροληψίας.
- (ζ) Η παροχή βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων κινήτρων για την αποδοτική λειτουργία, το συνετό προγραμματισμό και την ανάπτυξη της υποδομής που απαιτείται για την άσκηση της Βασικής Δραστηριότητας, την ενίσχυση της ασφάλειας εφοδιασμού και την υποστήριξη ερευνητικών δραστηριοτήτων των διαχειριστών που σχετίζονται με τις αρμοδιότητές τους.
- (η) Η συνεκτίμηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της εκάστοτε αγοράς, όπως η τυχόν διαφοροποίηση κόστους που οφείλεται στην τοπολογία του Συστήματος ή του Δικτύου.
- (θ) Η παροχή κινήτρων για χρεώσεις που αφορούν νέους καταναλωτές και εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων μέτρησης.
- (ι) Η πραγματοποίηση νέων επενδύσεων σε Συστήματα ή Δίκτυο Διανομής Φυσικού Αερίου για την ασφαλή τροφοδοσία, τη βιωσιμότητά τους και την εξυπηρέτηση της αναμενόμενης μελλοντικής ζήτησης. [...]

2. Κατά τη ρύθμιση της μεθοδολογίας τιμολόγησης για κάθε Βασική Δραστηριότητα επιδιώκεται:

- (α) Η σταθερότητα των τιμών προς όφελος των Χρηστών.

(β) Η εύλογη απόδοση των απασχολούμενων, από τον Διαχειριστή του Συστήματος Φυσικού Αερίου, κεφαλαίων.

(γ) Η παροχή υπηρεσιών, περιλαμβανόμενων υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, κατά τον πλέον αξιόπιστο, οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο.

(δ) Η κάλυψη των δαπανών του Διαχειριστή Συστήματος Φυσικού Αερίου για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων κοινής ωφέλειας που του έχουν επιβληθεί.

(ε) Η ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού στην αγορά Φυσικού Αερίου.

(στ) Η τήρηση της αρχής της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και της αμεροληψίας.

(ζ) Η παροχή βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων κινήτρων για την αποδοτική λειτουργία, το συνετό προγραμματισμό και την ανάπτυξη της υποδομής που απαιτείται για την άσκηση της Βασικής Δραστηριότητας, την ενίσχυση της ασφάλειας εφοδιασμού και την υποστήριξη ερευνητικών δραστηριοτήτων των διαχειριστών που σχετίζονται με τις αρμοδιότητές τους.

(η) Η συνεκτίμηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της εκάστοτε αγοράς, όπως η τυχόν διαφοροποίηση κόστους που οφείλεται στην τοπολογία του Συστήματος.

(θ) Η παροχή κινήτρων για χρεώσεις που αφορούν νέους καταναλωτές.

(ι) Η πραγματοποίηση νέων επενδύσεων σε Συστήματα Φυσικού Αερίου για την ασφαλή τροφοδοσία, τη βιωσιμότητα τους και την εξυπηρέτηση της αναμενόμενης μελλοντικής ζήτησης.

3. Με τον Κανονισμό Τιμολόγησης μπορεί να ορίζεται ότι, μέσω των τιμολογίων για τη Βασική Δραστηριότητα Μεταφοράς του ΔΕΣΦΑ ΑΕ, καλύπτεται και το σύνολο ή μέρος των δαπανών του ΔΕΣΦΑ ΑΕ για την εξυπηρέτηση κεφαλαίου και τη λειτουργία και συντήρηση της Βασικής Δραστηριότητας Εγκατάστασης ΥΦΑ. Η απόφαση αυτή λαμβάνεται με κριτήριο τη συμβολή της Εγκατάστασης ΥΦΑ στην εξισορρόπηση του φορτίου του ΕΣΦΑ, στην Ασφάλεια εφοδιασμού και στη διευκόλυνση της εισόδου νέων Προμηθευτών στην αγορά Φυσικού Αερίου.»

Επειδή, κατά τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του άρθρου 89 του Νόμου «3. Οι Ολοκληρωμένες Επιχειρήσεις Φυσικού Αερίου τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για τις δραστηριότητες Μεταφοράς Φυσικού Αερίου, Εγκατάστασης ΥΦΑ, Εγκατάστασης Αποθήκευσης Φυσικού Αερίου, Διανομής Φυσικού Αερίου και άλλων δραστηριοτήτων Φυσικού Αερίου, καθώς και ενιαίο λογαριασμό για τυχόν άλλες δραστηριότητές τους, εκτός του τομέα Φυσικού Αερίου, όπως ακριβώς θα έπρατταν αν οι δραστηριότητες αυτές ασκούνταν από διαφορετικές επιχειρήσεις, ώστε να αποφεύγονται οι διακρίσεις, οι διασταυρούμενες επιχορηγήσεις και οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Οι χωριστοί λογαριασμοί που προβλέπονται στο προηγούμενο εδάφιο περιλαμβάνουν ισολογισμό και λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσης για κάθε δραστηριότητα.

4. Για την κατάρτιση των χωριστών λογαριασμών οι Ολοκληρωμένες Επιχειρήσεις Φυσικού Αερίου εφαρμόζουν πάγιους κανόνες κατανομής του ενεργητικού και του παθητικού και των δαπανών και εσόδων, οι οποίοι υποβάλλονται στη ΡΑΕ προς έγκριση. Οι κανόνες αυτοί τροποποιούνται μετά από έγκριση της ΡΑΕ, εφόσον συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι.

5. Οι ελεγκτές της Ολοκληρωμένης Επιχείρησης ελέγχουν τους χωριστούς λογαριασμούς που τηρούνται κατά τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων, όπως ακριβώς θα έπρατταν αν οι δραστηριότητες αυτές ασκούνταν από διαφορετικά νομικά πρόσωπα, ελέγχοντας και την ορθή εφαρμογή των κανόνων κατανομής και υποβάλλουν στην τακτική γενική συνέλευση της Ολοκληρωμένης Επιχείρησης και στη ΡΑΕ το πόρισμα του ελέγχου τους. Η ΡΑΕ έχει το δικαίωμα διεξαγωγής, οποτεδήποτε, έκτακτων ελέγχων για τη διαπίστωση της τήρησης των διατάξεων του άρθρου αυτού.

6. Οι Ολοκληρωμένες Επιχειρήσεις Φυσικού Αερίου παραθέτουν, στο προσάρτημα των οικονομικών καταστάσεων τους, τους εγκεκριμένους και ισχύοντες κανόνες κατανομής, τις χωριστές οικονομικές καταστάσεις για κάθε δραστηριότητα τους, τις σημαντικές πράξεις που έχουν πραγματοποιήσει με τις Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις ή με επιχειρήσεις στη μετοχική σύνθεση των οποίων μετέχουν οι ίδιοι μέτοχοι, καθώς και τη σχετική με τους χωριστούς λογαριασμούς έκθεση των ελεγκτών. Το προσάρτημα δημοσιεύεται μαζί με τις οικονομικές καταστάσεις της Ολοκληρωμένης Επιχείρησης.».

Επειδή, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 13 του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 715/2009 (σχετικό 7): «Τα τιμολόγια πρόσβασης για τους χρήστες δικτύου δεν εισάγουν διακρίσεις και ορίζονται χωριστά για κάθε σημείο εισόδου ή εξόδου του συστήματος μεταφοράς. Οι μηχανισμοί επιμερισμού του κόστους και η μεθοδολογία καθορισμού των τιμών όσον αφορά τα σημεία εισόδου και εξόδου εγκρίνονται από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές. [...]».

Επειδή, σύμφωνα με το **άρθρο 3** του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/460 (σχετικό 13) ορίζεται ως «τιμή αναφοράς» «η τιμή προϊόντος δυναμικότητας για εξασφαλισμένη δυναμικότητα διάρκειας ενός έτους που ισχύει στα σημεία εισόδου και εξόδου και χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των τιμολογίων μεταφοράς που βασίζονται στη δυναμικότητα».

Επειδή, σύμφωνα με το **άρθρο 4** του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/460 προβλέπεται ότι:

«1. Μια δεδομένη υπηρεσία θεωρείται υπηρεσία μεταφοράς εάν πληρούνται αμφότερα τα κάτωθι κριτήρια: α) το κόστος της εν λόγω υπηρεσίας προκαλείται από τους παράγοντες διαμόρφωσης του κόστους τόσο της τεχνικής δυναμικότητας ή της προβλεπόμενης συμβατικής δυναμικότητας όσο και της απόστασης· β) το κόστος της εν λόγω υπηρεσίας συνδέεται με την επένδυση στις υποδομές και τη λειτουργία των εν λόγω υποδομών, οι οποίες αποτελούν μέρος της ρυθμιζόμενης βάσης στοιχείων ενεργητικού για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

Σε περίπτωση που δεν πληρούνται ένα από τα στοιχεία α) και β), μια δεδομένη υπηρεσία μπορεί να χαρακτηριστεί είτε υπηρεσία μεταφοράς είτε υπηρεσία μη μεταφοράς, με την επιφύλαξη των ευρημάτων της περιοδικής διαβούλευσης που διενεργείται από τον (τους) διαχειριστή(-ές) συστήματος μεταφοράς ή την εθνική ρυθμιστική αρχή και της απόφασης της εθνικής ρυθμιστικής αρχής, όπως ορίζεται στα άρθρα 26 και 27.

2. Τα τιμολόγια μεταφοράς είναι δυνατόν να καθορίζονται με τρόπο που λαμβάνει υπόψη τους όρους για προϊόντα εξασφαλισμένης δυναμικότητας.

3. Τα έσοδα από υπηρεσίες μεταφοράς ανακτώνται μέσω τιμολογίων μεταφοράς που βασίζονται στη δυναμικότητα.

Κατ' εξαίρεση, με την επιφύλαξη έγκρισης από την εθνική ρυθμιστική αρχή, μέρος των εσόδων από υπηρεσίες μεταφοράς μπορεί να ανακτάται μόνο μέσω των κάτωθι τιμολογίων μεταφοράς που βασίζονται στο εμπόρευμα και τα οποία καθορίζονται ξεχωριστά το ένα από το άλλο:

α) χρέωση βάσει ροής, που πληροί όλα τα κάτωθι κριτήρια:

i) επιβάλλεται με σκοπό την κάλυψη του κόστους που προκύπτει κυρίως από την ποσότητα της ροής αερίου

ii) υπολογίζεται βάσει προβλεπόμενων ή ιστορικών ροών, ή και των δύο, και καθορίζεται με τρόπο που είναι ίδιος σε όλα τα σημεία εισόδου και ίδιος σε όλα τα σημεία εξόδου

iii) εκφράζεται ως χρηματικό ποσό ή σε είδος

β) χρέωση ανάκτησης συμπληρωματικών εσόδων, που πληροί όλα τα κάτωθι κριτήρια:

i) επιβάλλεται με σκοπό τη διαχείριση της ελλειμματικής και της πλεονασματικής ανάκτησης των εσόδων

ii) υπολογίζεται βάσει προβλεπόμενων ή ιστορικών κατανομών δυναμικότητας και ροών, ή και των δύο

iii) εφαρμόζεται σε άλλα σημεία εκτός των σημείων διασύνδεσης

iv) εφαρμόζεται αφού η εθνική ρυθμιστική αρχή εκτιμήσει τον βαθμό στον οποίο η χρέωση αντανάκλα το κόστος και τις επιπτώσεις του στη διασταυρούμενη επιδότηση μεταξύ σημείων διασύνδεσης και άλλων σημείων εκτός των σημείων διασύνδεσης.

4. Τα έσοδα από υπηρεσίες μη μεταφοράς ανακτώνται μέσω τιμολογίων μη μεταφοράς που εφαρμόζονται για δεδομένη υπηρεσία μη μεταφοράς. Τα εν λόγω τιμολόγια έχουν ως εξής:

α) αντανακλούν το κόστος, δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι αντικειμενικά και διαφανή

β) χρεώνονται σε δικαιούχους δεδομένης υπηρεσίας μη μεταφοράς με σκοπό την ελαχιστοποίηση της διασταυρούμενης επιδότησης μεταξύ χρηστών δικτύου εντός ή εκτός κράτους μέλους, ή τόσο εντός όσο και εκτός.

Όταν, σύμφωνα με την εθνική ρυθμιστική αρχή, δεδομένη υπηρεσία μη μεταφοράς ωφελεί όλους τους χρήστες δικτύου, το κόστος της υπηρεσίας αυτής ανακτάται από όλους τους χρήστες δικτύου.».

Επειδή, σύμφωνα με το **άρθρο 6** του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/460 προβλέπεται ότι: «1. Η μεθοδολογία τιμής αναφοράς καθορίζεται ή εγκρίνεται από την εθνική ρυθμιστική αρχή όπως ορίζεται στο άρθρο 27. Η εφαρμοστέα μεθοδολογία τιμής αναφοράς υπόκειται στα ευρήματα περιοδικών διαβουλεύσεων που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 26 από τον (τους) διαχειριστή(-ές) του συστήματος μεταφοράς ή την εθνική ρυθμιστική αρχή, ανάλογα με την απόφαση της εθνικής ρυθμιστικής αρχής. 2. Με την εφαρμογή της μεθοδολογίας τιμής αναφοράς προσδιορίζεται η τιμή αναφοράς. 3. Η ίδια μεθοδολογία τιμής αναφοράς εφαρμόζεται σε όλα τα σημεία εισόδου και εξόδου, με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που ορίζονται στα άρθρα 10 και 11. 4. Προσαρμογές στην εφαρμογή της μεθοδολογίας τιμής αναφοράς σε όλα τα σημεία εισόδου και εξόδου μπορούν να γίνουν, σύμφωνα με το άρθρο 9, μόνο ως αποτέλεσμα ενός ή περισσότερων εκ των κάτωθι: α) της συγκριτικής ανάλυσης από την εθνική ρυθμιστική αρχή, οπότε προσαρμόζονται οι τιμές αναφοράς σε συγκεκριμένο σημείο εισόδου ή εξόδου ώστε οι προκύπτουσες τιμές να ανταποκρίνονται στο ανταγωνιστικό επίπεδο των τιμών αναφοράς· β) της εξισορρόπησης από τον (τους) διαχειριστή (-ές) συστήματος μεταφοράς ή την εθνική ρυθμιστική αρχή, ανάλογα με την απόφαση της εθνικής ρυθμιστικής αρχής, οπότε εφαρμόζεται η ίδια τιμή αναφοράς σε μερικά ή όλα τα σημεία εντός ομοιογενούς ομάδας σημείων· γ) της αναδιαβάθμισης από τον (τους) διαχειριστή (-ές) συστήματος μεταφοράς ή την εθνική ρυθμιστική αρχή, ανάλογα με την απόφαση της εθνικής ρυθμιστικής αρχής, οπότε αναπροσαρμόζονται οι τιμές αναφοράς σε όλα τα σημεία εισόδου ή εξόδου, ή στα σημεία τόσο εισόδου όσο και εξόδου, είτε με πολλαπλασιασμό των τιμών τους με μια σταθερά είτε με την πρόσθεση στις τιμές τους ή την αφαίρεση από αυτές μιας σταθεράς.»

Επειδή, σύμφωνα με το **άρθρο 7** του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/460 προβλέπεται ότι: «Η μεθοδολογία τιμής αναφοράς συνάδει με το άρθρο 13 του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 715/2009 και με τις κάτωθι απαιτήσεις. Στόχος της είναι: α) να επιτρέψει στους χρήστες δικτύου να επαναλαμβάνουν τον υπολογισμό τιμών αναφοράς και την ακριβή πρόβλεψή τους· β) να λαμβάνει υπόψη τα πραγματικά κόστη που προκύπτουν για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, δεδομένου του επιπέδου περιπλοκότητας του δικτύου μεταφοράς· γ) να διασφαλίσει τη μη εισαγωγή διακρίσεων και να αποτρέψει την περιττή διασταυρούμενη επιδότηση μεταξύ άλλων λαμβάνοντας υπόψη τις εκτιμήσεις κατανομής κόστους που ορίζονται στο άρθρο 5· δ) να διασφαλίσει ότι σημαντικό μέρος του σχετικού με την ποσότητα κινδύνου που σχετίζεται συγκεκριμένα με τις μεταφορές μεταξύ συστημάτων εισόδου – εξόδου δεν επιβαρύνει

τους τελικούς πελάτες εντός συστήματος εισόδου – εξόδου· ε) να διασφαλίσει ότι οι προκύπτουσες τιμές αναφοράς δεν στρεβλώνουν το διασυνοριακό εμπόριο.»

Επειδή, σύμφωνα με το **άρθρο 9** παράγραφος 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/460 προβλέπεται ότι: «...2. Στα σημεία εισόδου από τις εγκαταστάσεις ΥΦΑ, και στα σημεία εισόδου από και τα σημεία εξόδου προς υποδομές που αναπτύχθηκαν με σκοπό τον τερματισμό της απομόνωσης των κρατών μελών όσον αφορά τα οικεία συστήματα μεταφοράς αερίου, έκπτωση μπορεί να εφαρμόζεται στα αντίστοιχα τιμολόγια μεταφοράς που βασίζονται σε δυναμικότητα για τους σκοπούς της αύξησης του εφοδιασμού.»

Επειδή, σύμφωνα με το **άρθρο 26** του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/460 προβλέπεται ότι: «1. Η εθνική ρυθμιστική αρχή ή ο (οι) διαχειριστής(-ές) συστήματος μεταφοράς αντίστοιχα πραγματοποιούν μία ή περισσότερες διαβουλεύσεις, ανάλογα με την απόφαση της εθνικής ρυθμιστικής αρχής. Στο μέτρο του δυνατού και προκειμένου να καταστεί αποτελεσματικότερη η διαδικασία διαβούλευσης, το έγγραφο διαβούλευσης θα πρέπει να δημοσιεύεται στα αγγλικά. Η τελική διαβούλευση πριν από τη λήψη απόφασης που αναφέρεται στο **άρθρο 27** παράγραφος 4 συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν **άρθρο** και στο **άρθρο 27** και περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) περιγραφή της προτεινόμενης μεθοδολογίας τιμής αναφοράς, καθώς και τα ακόλουθα στοιχεία:

i) τις ενδεικτικές πληροφορίες που ορίζονται στο **άρθρο 30** παράγραφος 1 στοιχείο α), στις οποίες συμπεριλαμβάνονται: 1) η αιτιολόγηση των παραμέτρων που χρησιμοποιούνται και οι οποίες σχετίζονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του συστήματος· 2) οι αντίστοιχες πληροφορίες για τις σχετικές τιμές των εν λόγω παραμέτρων και τις παραδοχές που εφαρμόζονται

ii) η αξία των προτεινόμενων προσαρμογών για τιμολόγια μεταφοράς βασιζόμενα σε δυναμικότητα δυνάμει του **άρθρου 9**

iii) οι ενδεικτικές τιμές αναφοράς που υπόκεινται σε διαβούλευση· iv) τα αποτελέσματα, τα στοιχεία και οι λεπτομέρειες των εν λόγω στοιχείων για τις εκτιμήσεις κατανομής κόστους που ορίζονται στο **άρθρο 5**· v) η αξιολόγηση της προτεινόμενης μεθοδολογίας τιμής αναφοράς σύμφωνα με το **άρθρο 7**

vi) εάν η προτεινόμενη μεθοδολογία τιμής αναφοράς διαφέρει από τη μεθοδολογία τιμής αναφοράς που στηρίζεται στη σταθμισμένη βάση δυναμικότητας απόσταση, που αναλύεται στο **άρθρο 8**, η σύγκρισή της με την τελευταία, καθώς και οι πληροφορίες που ορίζονται στο σημείο iii).

...].

B. ΑΡΧΕΣ ΔΙΑΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΣΦΑ

Επειδή, η ΡΑΕ, προκειμένου για τη συνεπή εφαρμογή της αρχής του λογιστικού διαχωρισμού μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων του ΔΕΣΦΑ, με την υπ' αρ. 332/2016 Απόφασή της (σχετικό 11), ενέκρινε τους κανόνες λογιστικού διαχωρισμού βάσει των οποίων θα πρέπει ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ να τηρεί τους εσωτερικούς λογαριασμούς του και να δημοσιεύει τις οικονομικές του καταστάσεις, σύμφωνα και με τις διατάξεις του **άρθρου 89** του Νόμου.

Επειδή, η ΡΑΕ, με την υπ' αριθμ. 1434/2020 Απόφαση και ειδικότερα στις μεταβατικές διατάξεις αυτής, έχει θέσει το ζήτημα της αναθεώρησης των Κανόνων Λογιστικού Διαχωρισμού, όπως αυτοί εγκρίθηκαν με την υπ' αριθμ. 332/2016 Απόφασή της (σχετικό 8), προκειμένου για την επικαιροποίησή τους βάσει των νεότερων δεδομένων και των βέλτιστων πρακτικών σε ενωσιακό επίπεδο. Το εν λόγω θέμα απαιτεί κατ' αρχήν ένα σαφώς προσδιορισμένο πλαίσιο για τον διαχωρισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών, ρυθμιζόμενων και μη, από τον Διαχειριστή του ΕΣΦΑ, ώστε να ικανοποιείται η απαίτηση του **άρθρου 89** του

Νόμου για την αποφυγή σταυροειδών επιδοτήσεων. Στο πλαίσιο αυτό, υπήρξε εκτεταμένη διαβούλευση με τον Διαχειριστή και υποβλήθηκαν σχετικές προτάσεις (σχετικό 25). Η ΡΑΕ, λαμβάνοντας υπόψη: α) τις εν λόγω εισηγήσεις του Διαχειριστή, β) τις απαιτήσεις του Νόμου για τον λογιστικό διαχωρισμό, γ) τις αρχές που θέτει ο Κανονισμός 2017/460 (σχετικό 16) αναφορικά με τη διάρθρωση των τιμολογίων μεταφοράς και μη μεταφοράς και υπό το πρίσμα της ενίσχυσης της διαφάνειας και της κοστοστρέφειας, έθεσε σε δημόσια διαβούλευση πρόταση αναφορικά με το «Πλαίσιο καθορισμού των παρεχόμενων υπηρεσιών του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ» (σχετικό 28).

Επειδή, εν συνεχεία, η ΡΑΕ, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της Δημόσιας Διαβούλευσης αναφορικά με το «Πλαίσιο καθορισμού των παρεχόμενων υπηρεσιών του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ» (σχετικό 28), έκρινε σκόπιμο να μην προχωρήσει σε έκδοση διακριτής απόφασης με αντικείμενο τον αναλυτικό προσδιορισμό των κριτηρίων για τον χαρακτηρισμό και την κατηγοριοποίηση των υπηρεσιών που προσφέρονται από τον Διαχειριστή του ΕΣΦΑ, καθώς και των βασικών προϋποθέσεων και κριτηρίων που εξετάζονται κατά την κατηγοριοποίηση των εν λόγω υπηρεσιών. Συναφώς, η Αρχή θεώρησε ότι προσήκει, επί του παρόντος, η διατήρηση της υφιστάμενης κατηγοριοποίησης των Μη Ανταγωνιστικών / Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων –ήτοι Δραστηριότητα Μεταφοράς, Δραστηριότητα Εγκατάστασης ΥΦΑ και Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς– και η υπαγωγή κάθε άλλης υπηρεσίας στις ανωτέρω κατηγορίες κατόπιν εξέτασής της υπό το πρίσμα βασικών αρχών (βλ. άρθρο 5 Κανονισμού Τιμολόγησης) και πρακτικών παραδειγμάτων (βλ. Παράρτημα 2 του Κανονισμού Τιμολόγησης). Δεδομένης λοιπόν της έκλειψης της ανάγκης πλήρους ρύθμισης, και δη κατά τρόπο αυτοτελή, του πλαισίου παροχής υπηρεσιών, η Αρχή πρόκρινε την εισαγωγή των βασικών αρχών διάκρισης στον Κανονισμό Τιμολόγησης, λόγω της άμεσης και απολύτου συνάφειας του αντικειμένου. Ως εκ τούτου, κατόπιν ενσωμάτωσης στο σχέδιο Κανονισμού Τιμολόγησης του ελαχίστου πλέγματος ρυθμίσεων για τις γενικές αρχές κατηγοριοποίησης των υπηρεσιών, διεξήχθη εκ νέου Δημόσια Διαβούλευση (σχετικό 33).

Επειδή, η ΡΑΕ, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα από τις δυο δημόσιες διαβουλεύσεις αναφορικά με την αναθεώρηση του Κανονισμού Τιμολόγησης (σχετικά 30, 31 και 39) και υπό το πρίσμα των βασικών αρχών και κριτηρίων αξιολόγησης για την κατηγοριοποίηση των δραστηριοτήτων που ασκεί ο Διαχειριστής, όπως αυτά είχαν αποτυπωθεί στην πρόταση για το «Πλαίσιο καθορισμού των παρεχόμενων υπηρεσιών του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ», προέβη σε συγκεκριμένες τροποποιήσεις επί του κειμένου του Κανονισμού, προκειμένου αυτός να αποτυπώνει κατά τρόπο συνεκτικό τις εφαρμοζόμενες αρχές και παραδοχές για τη διάκριση των υπηρεσιών του ΕΣΦΑ. Συγκεκριμένα με τον παρόντα Κανονισμό καθορίζονται μεταξύ άλλων: α) η διάκριση των Μη Ανταγωνιστικών – Ρυθμιζόμενων Υπηρεσιών / Βασικών Δραστηριοτήτων, όπως αυτές ορίζονται στον ν. 4001/2011 και στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 2017/460. Οι Βασικές Δραστηριότητες διακρίνονται σε *i) Μεταφοράς*, *ii) Εγκατάστασης ΥΦΑ*, όπου περιέχονται και οι βοηθητικές υπηρεσίες ΥΦΑ, και *iii) Μη Μεταφοράς* και β) η διαδικασία κατηγοριοποίησης κάθε νέας υπηρεσίας, μετά από εισήγηση του Διαχειριστή, βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων που προσδιορίζονται στον παρόντα Κανονισμό.

Επειδή, η ΡΑΕ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της για τον καθορισμό των μεθοδολογιών τιμολόγησης, ενεργεί με γνώμονα την ταυτόχρονη προώθηση της εύρυθμης λειτουργίας και του αποτελεσματικού ανταγωνισμού στις αγορές φυσικού αερίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 41 παρ. 1 της Οδηγίας, καθώς και στις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 22 του ν. 4001/2011, η ΡΑΕ παρακολουθεί και εποπτεύει τη λειτουργία της αγοράς ενέργειας και αποφασίζει τη λήψη των αναγκαίων μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης κανονιστικών πράξεων, ιδίως για την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού, των ρυθμιστικών υποχρεώσεων που τίθενται με τον ν. 4001/2011 και την προστασία των καταναλωτών.

Επειδή, ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ δύναται να προσφέρει σε Τρίτους υπηρεσίες, βάσει του νομοθετικού πλαισίου και του πλαισίου που ορίζεται στην απόφαση πιστοποίησης του Διαχειριστή (σχετικό 41), οι οποίες δεν υπόκεινται σε ρύθμιση από την ΡΑΕ, ήτοι Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες, στον βαθμό που πληρούνται η διττή προϋπόθεση ότι: α) αυτές τηρούνται διακριτά, σύμφωνα με τους εγκεκριμένους από τη ΡΑΕ κανόνες λογιστικού διαχωρισμού κατ' εφαρμογή των αρχών του άρθρου 89 του Νόμου και β) η παροχή των υπηρεσιών αυτών δεν έχει επίπτωση, οικονομική ή άλλη, στην άσκηση των ρυθμιζόμενων δραστηριοτήτων από τον Διαχειριστή του ΕΣΦΑ ούτε προκαλεί επιβάρυνση στους Χρήστες του ΕΣΦΑ.

Επειδή, ο παρών Κανονισμός Τιμολόγησης αφορά στο σύνολο των Μη Ανταγωνιστικών – Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων που ασκεί ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ και θεσπίζει ένα πλαίσιο αρχών και κριτηρίων για τον υπολογισμό του Εσόδου και των Τιμολογίων των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και των Βοηθητικών Υπηρεσιών ΥΦΑ, ολοκληρώνοντας το πλαίσιο ρύθμισης και τιμολόγησης που είχε ορίσει η υπ' αριθμ. 1434/2020 Απόφαση ΡΑΕ (σχετικό 18). Συγκεκριμένα, βάσει των διατάξεων του παρόντος Κανονισμού Τιμολόγησης, το Επιτρεπόμενο Έσοδο για τις Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς και για τις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ υπολογίζεται βάσει του κόστους παροχής των σχετικών υπηρεσιών είτε με έμφαση στο μακροπρόθεσμο επιπρόσθετο κόστος (Long-Run Incremental Cost) είτε βάσει άλλης προσέγγισης που καθορίζεται κατά περίπτωση από τη ΡΑΕ, κατόπιν εισήγησης του Διαχειριστή. Επιπρόσθετα, λόγω του δυνητικά μεγάλου πλήθους των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και των Υπηρεσιών Βοηθητικής Υπηρεσίας ΥΦΑ που δύναται να παρέχονται από τον Διαχειριστή, δεν προσδιορίζεται στον παρόντα Κανονισμό Τιμολόγησης συγκεκριμένη μεθοδολογία τιμολόγησης για το σύνολο των υπηρεσιών αυτών, αλλά παρέχεται η δυνατότητα αυτές να καθορίζονται με διακριτή απόφαση της ΡΑΕ κατά περίπτωση.

Επειδή, με την υπ' αριθμ. 592/2022 Απόφαση της ΡΑΕ (σχετικό 20), εγκρίθηκε προσωρινό τιμολόγιο για την υπηρεσία φόρτωσης φορτηγών με υδροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ) για τα έτη 2022 και 2023. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση: *«Η ανακτήσιμη διαφορά που τυχόν προκύψει από την εφαρμογή του τιμολογίου να μην επιβαρύνει το μέρος του Απαιτούμενου Εσόδου υπηρεσιών ΥΦΑ, το οποίο ανακτάται από τους Χρήστες του ΕΣΜΦΑ μέσω του τιμολογίου διασποράς ΥΦΑ, αλλά αποκλειστικά το μέρος του Απαιτούμενου Εσόδου υπηρεσιών ΥΦΑ που ανακτάται μέσω των τιμολογίων Βασικής Δραστηριότητας ΥΦΑ»*. Η ισχύς της εν λόγω απόφασης και ο εγκεκριμένος βάσει αυτής χειρισμός για την ανακτήσιμη διαφορά της υπηρεσίας φόρτωσης φορτηγών με υδροποιημένο φυσικό αέριο, παρατάθηκε έως το 2024 (σχετικό 35), με το σκεπτικό ότι –σύμφωνα με τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα στην Αρχή– δεν αναμένεται μέχρι το έτος αυτό να έχουν αναπτυχθεί ανταγωνιστικές υποδομές, ώστε να καθίσταται αναγκαία η αξιολόγηση της επίπτωσης της εν λόγω ανάκτησης στο άνοιγμα της αγοράς που συνδέεται με την υπηρεσία φόρτωσης φορτηγών ΥΦΑ και η εξέταση της ανάκτησης υπό το πρίσμα της επιβαλλόμενης αποτροπής τυχόν φραγμών εισόδου. Ως εκ τούτου, κρίνεται ότι εξακολουθούν να συντρέχουν οι συνθήκες βάσει των οποίων η εν λόγω υπηρεσία αναγνωρίστηκε ως ρυθμιζόμενη με τις Αποφάσεις της ΡΑΕ 755/2020 και 116/2021.

Επειδή, ειδικότερα σε σχέση με τις βοηθητικές υπηρεσίες ΥΦΑ α) «Υπηρεσία Φόρτωσης Φορτηγών με Υδροποιημένο Φυσικό Αέριο (Υπηρεσία Φ-ΥΦΑ /Υπηρεσία Truck Loading ΥΦΑ) και β) Υπηρεσία Φόρτωσης ΥΦΑ σε πλοία μικρής κλίμακας (small-scale LNG), η ΡΑΕ, λαμβάνοντας υπόψη αφενός τα σχόλια του Διαχειριστή όπως αυτά υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης (σχετικό 36) και αφετέρου την ανάγκη να διασφαλιστεί η ανάκτηση των επενδυμένων κεφαλαίων του Διαχειριστή, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις των Αποφάσεων της ΡΑΕ 755/2020 και 116/2021 και μέχρι την ανάπτυξη ανταγωνιστικών

υποδομών στην Ελλάδα, αναγνωρίζει την ανάγκη διαφοροποίησης του ρυθμιστικού πλαισίου σε σχέση με τις άλλες Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ.

Γ. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΥ ΕΣΟΔΟΥ - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ - ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Επειδή, λαμβάνοντας υπόψη την ενωσιακή πρακτική, η ΡΑΕ δρομολόγησε τις διαδικασίες τροποποίησης του Κανονισμού Τιμολόγησης, με βασικό γνώμονα: α) τη σταδιακή εναρμόνιση, στο μέτρο του εφικτού, των μεθοδολογιών εσόδου για τις δραστηριότητες Μεταφοράς και Διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου, β) την ενίσχυση των κριτηρίων αξιολόγησης στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της Αρχής για τη βελτίωση της αποτελεσματικής λειτουργίας του ΕΣΦΑ και γ) την τροποποίηση του πλαισίου κινητροδότησης, σταθμίζοντας αφενός την ανάγκη διατήρησης ισχυρών κινήτρων για τον Διαχειριστή και αφετέρου την επίπτωση που τα κίνητρα αυτά θα έχουν μεσο-μακροπρόθεσμα στο κόστος λειτουργίας και ανάπτυξης του ΕΣΦΑ, το οποίο θα κληθούν να καταβάλλουν οι χρήστες του ΕΣΦΑ. Σχετικώς, η εισήγηση του Διαχειριστή, καθώς και η πρόταση που κατέηρξε η ΡΑΕ, αναφορικά με τον Κανονισμό Τιμολόγησης και το Πλαίσιο των υπηρεσιών του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ, τέθηκαν σε δημόσια διαβούλευση (04.08.2022 έως 09.09.2022, σχετικά 24 και 25), η οποία παρατάθηκε έως τις 26.09.2022 μετά από σχετικό αίτημα του Διαχειριστή ΕΣΦΑ (σχετικό 29). Οι συμμετέχοντες σε αυτήν υπέβαλαν σχόλια, ενώ επιπλέον αιτήθηκαν τη μη δημοσιοποίηση των στοιχείων και των απόψεων τους (σχετικά 30 και 28).

Επειδή, η Αρχή λαμβάνοντας υπόψη τα σχόλια που υποβλήθηκαν στην ανωτέρω 1^η δημόσια διαβούλευση, έθεσε σε 2^η δημόσια διαβούλευση την αναθεωρημένη εισήγηση του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ καθώς και την επικαιροποιημένη πρότασή της επί του Κανονισμού Τιμολόγησης (09.12.2022 έως 15.12.2022, σχετικό 36). Η εν λόγω Διαβούλευση παρατάθηκε έως τις 19.12.2022, μετά από σχετικό αίτημα του Διαχειριστή ΕΣΦΑ (σχετικό 37) και της ΔΕΔΑ Α.Ε. (σχετικό 38). Οι συμμετέχοντες σε αυτήν τη 2^η δημόσια διαβούλευση, ήτοι ο ΔΕΣΦΑ, η ΕΔΑ Αττικής και η ΔΕΔΑ, υπέβαλαν σχόλια (σχετικό 39), τα οποία και δημοσιεύτηκαν στην ιστοσελίδα της Αρχής.

Επειδή, λαμβάνοντας υπόψη τη σκοπιμότητα συνεκτικής προσέγγισης σε σχέση με τη μεθοδολογία υπολογισμού Απαιτούμενου Εσόδου του Διαχειριστή του Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (σχετικό 19), αφενός, και του Διαχειριστή του Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (σχετικό 20), αφετέρου, καθώς και για την επίτευξη βασικών στόχων που αναλυτικά παρατίθενται ανωτέρω, έγιναν συγκεκριμένες τροποποιήσεις και προσθήκες στον Κανονισμό Τιμολόγησης, οι σημαντικότερες εκ των οποίων συνοψίζονται στα ακόλουθα:

Γ.1 Υπολογισμός Επιτρεπόμενου Εσόδου

- 1) Εκτίμηση του Επιτρεπόμενου Εσόδου του Διαχειριστή, βάσει εισήγησης του Διαχειριστή, που θα στηρίζεται μεταξύ άλλων σε πιστοποιημένα από Ορκωτό Ελεγκτή στοιχεία.
- 2) Διάκριση των λειτουργικών δαπανών σε ελεγχόμενες (ως προς το ύψος τους από τον Διαχειριστή) και μη ελεγχόμενες.⁷

⁷ Σημειώνεται ότι ο Κανονισμός αναφέρει στις Μη Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες και δαπάνες σχετιζόμενες με την Πλωτή Μονάδα Αποθήκευσης (FSU) στη Ρεβυθούσα, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 116 του ν.4591/2022.

- 3) Εφαρμογή μεθοδολογίας ανώτατου ορίου εσόδων (revenue cap) στις ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες σύμφωνα με την οποία ο Διαχειριστής ωφελείται οποιασδήποτε εξοικονόμησης πραγματοποιήσει εντός της Ρυθμιστικής Περιόδου. Ο υπολογισμός των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών για την επόμενη Ρυθμιστική Περίοδο, βάσει προσέγγισης που περιγράφεται αναλυτικά στον παρόντα Κανονισμό και λαμβάνει υπόψη πρωτίστως τα διαθέσιμα απολογιστικά στοιχεία των προηγούμενων ετών, με τελικό στόχο οι επιτρεπόμενες ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες να αντανακλούν το εύλογο κόστος του Διαχειριστή και οι Χρήστες του ΕΣΦΑ να επωφελούνται από τη συνεχή βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.
- 4) Πρόβλεψη για την αφαίρεση εσόδων τα οποία προέρχονται από λοιπές ρυθμιζόμενες και μη ρυθμιζόμενες δραστηριότητες, οι οποίες δεν διαχωρίζονται λογιστικά.
- 5) Υπολογισμός της απόδοσης επί των απασχολούμενων κεφαλαίων, με βάση ονομαστικό (nominal) προ-φόρων (pre-tax) ποσοστό απόδοσης (wacc), και με την υιοθέτηση ενός «ιδεατού» συντελεστή δανειακής επιβάρυνσης. Σκοπός της συγκεκριμένης ρύθμισης είναι αφενός η παροχή ενός πλαισίου σταθερότητας όσον αφορά την χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του Διαχειριστή και αφετέρου η ώθηση του Διαχειριστή σε βελτιστοποίηση της διάρθρωσης των απασχολούμενων κεφαλαίων του.
- 6) Διάκριση των πηγών εσόδων του Διαχειριστή και εισαγωγή σχετικής πρόβλεψης σύμφωνα με την οποία οι αποκλίσεις μεταξύ των εγκεκριμένων και απολογιστικών εσόδων ανά υπηρεσία δεν μπορούν να επιβαρύνουν τις Βασικές βάσει Νόμου Υπηρεσίες του Διαχειριστή, ήτοι την Υπηρεσία Μεταφοράς και τη Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, εκτός συγκεκριμένων περιπτώσεων που αναφέρονται ρητά και προκύπτουν από τον νόμο ή/και προηγούμενες αποφάσεις της Αρχής.

Γ.2 Ρυθμιζόμενη Περιουσιακή Βάση (ΡΠΒ)

- 1) Η αξία των παγίων που ενσωματώνεται στη Ρυθμιζόμενη Περιουσιακή Βάση (ΡΠΒ), καθώς και των αποσβέσεων που ενσωματώνονται στο Επιτρεπόμενο Έσοδο, λαμβάνει υπόψη τα απολογιστικά μεγέθη που αποτυπώνονται στο Ρυθμιστικό Μητρώο Παγίων (ΡΜΠ) και την εξέλιξη των μεγεθών βάσει των προγραμματισμένων επενδύσεων (νέων και σε εξέλιξη) σύμφωνα με το Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΕΣΦΑ (ΠΑ).
- 2) Υπολογισμός του Κεφαλαίου Κίνησης, ως παραμέτρου της ΡΠΒ, βάσει μελέτης προσδιορισμού ενός εύλογου ποσού για την κάλυψη των πραγματικών ταμειακών αναγκών του Διαχειριστή (προσέγγιση 'lead-lag'), απεμπλέκοντας τη σχετική εκτίμηση από την αποκλειστική χρήση λογιστικών προτύπων και μεγεθών.
- 3) Συμπερίληψη στη ΡΠΒ της αξίας του ελάχιστου αποθέματος αγωγού ('linpack') και των ελάχιστων αποθεμάτων στην Εγκατάσταση ΥΦΑ της Ρεβυθούσας, εκτός από το μέρος της αξίας αυτών που έχει ήδη αποζημιωθεί ή αποζημιώνεται με άλλο τρόπο.

Γ.3 Απαιτούμενο Έσοδο – Προσαρμογές και μηχανισμοί κινήτρων

- 1) Προσαρμογή όλων των παραμέτρων του Απαιτούμενου Εσόδου σε τρέχουσες αξίες, βάσει απολογιστικών τιμών του πληθωρισμού, με στόχο την κάλυψη του σχετικού κόστους σύμφωνα με τις τρέχουσες συνθήκες στην οικονομία της χώρας τόσο για τον Διαχειριστή όσο και για τους Χρήστες του ΕΣΦΑ.
- 2) Συνυπολογισμό (αφαίρεση) από το Απαιτούμενο Έσοδο του Διαχειριστή ποσοστού επί των κερδών από Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες, σύμφωνα με όσα προβλέπονται και σε άλλους Διαχειριστές (σχετικό 16 και 17) προς όφελος των Χρηστών του ΕΣΦΑ.

Βασική παραδοχή αυτής της πρακτικής αποτελεί το γεγονός ότι οι Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες είναι μεταξύ άλλων αποτέλεσμα της πολύτιμης τεχνογνωσίας και αξιοπιστίας που έχει αποκτήσει διαχρονικά ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ παρέχοντας Μη Ανταγωνιστικές - Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες στους Χρήστες του ΕΣΦΑ.

- 3) Συνυπολογισμό (αφαίρεση) από το Απαιτούμενο Έσοδο του Διαχειριστή ποσού από την αποκτηθείσα προσαύξηση των δημοπρασιών δεσμευμένης δυναμικότητας, το οποίο εγγράφεται σε διακριτό λογαριασμό και διατίθεται για τη μείωση του Απαιτούμενου Εσόδου, σύμφωνα με το άρθρο 19 του Κανονισμού 2017/460.
- 4) Εισαγωγή νέων δεδομένων για τον Διαχειριστή αναφορικά με τον τρόπο συγκέντρωσης, επεξεργασίας και υποβολής πλήθους στοιχείων για τον προσδιορισμό των παραμέτρων του Επιτρεπόμενου και Απαιτούμενου Εσόδου. Δεδομένου ότι για συγκεκριμένες παραμέτρους υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση είτε ως προς τον χρόνο αναφοράς είτε ως προς τον τρόπο προσδιορισμού τους και προκειμένου να επιτευχθεί μια ομαλή μετάβαση στο νέο πλαίσιο που αποτυπώνεται στον Κανονισμό Τιμολόγησης, παρατίθενται μεταβατικές διατάξεις για την πρώτη εφαρμογή του εν λόγω Κανονισμού κατά τη Ρυθμιστική Περίοδο 2024-2027 και ιδίως αναφορικά με τον προσδιορισμό:
 - του εύλογου μεσοσταθμικού κόστους κεφαλαίου, ως προς την παράμετρο του συντελεστή δανειακής επιβάρυνσης και του κόστους δανειακών κεφαλαίων.
 - των δεικτών απόδοσης (KPIs) και την ενσωμάτωση του αποτελέσματος από τη συστηματική παρακολούθησή τους στο Απαιτούμενο Έσοδο του ΕΣΦΑ.

Επειδή, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 5 του άρθρου 19 του Κανονισμού 2017/460 (σχετικό 16), η προσαύξηση δημοπρασίας δύναται να χρησιμοποιηθεί, κατόπιν έγκρισης της ΡΑΕ, για τη μείωση της συμφόρησης ή –εάν ο Διαχειριστής Συστήματος Μεταφοράς λειτουργεί μόνο υπό καθεστώς απουσίας ανώτατης τιμής, όπως πράγματι ισχύει για τον Διαχειριστή του ΕΣΦΑ– για τη μείωση των τιμολογίων μεταφοράς για την επόμενη περίοδο (ή τις επόμενες περιόδους) τιμολόγησης. Ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ εισηγήθηκε να ενσωματωθεί σχετική πρόβλεψη στον Κανονισμό Τιμολόγησης, πρόταση που έγινε δεκτή από την Αρχή με στόχο την ενίσχυση των επενδύσεων που προωθούν τα έργα διασύνδεσης.

Επειδή, κατά τα προβλεπόμενα στις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 15 του Νόμου, η ΡΑΕ, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με την παρ. 1, λαμβάνει υπόψη της την ανάγκη για τη θέσπιση βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων κινήτρων για τους Διαχειριστές των Συστημάτων Μεταφοράς και τους Διαχειριστές των Δικτύων Διανομής, προκειμένου να βελτιώνεται η αποδοτικότητα των Δικτύων, να προωθείται η ανάπτυξη της αγοράς ενέργειας, η ασφάλεια του εφοδιασμού, η βελτίωση της ποιότητας υπηρεσιών, καθώς και να υποστηρίζονται οι σχετικές με τις αρμοδιότητες των ως άνω Διαχειριστών ερευνητικές δραστηριότητες.

Επειδή, στην από 21.11.2022 εισήγηση της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. για τον Κανονισμό Τιμολόγησης (σχετικό 26): α) περιλαμβάνεται πρόνοια για χορήγηση κινήτρου (ως ποσοστό του λειτουργικού και επενδυτικού κόστους) σε καινοτόμα έργα που υποβάλλονται για έγκριση στο πλαίσιο της διαδικασίας του (δεκαετούς ισχύος) Προγράμματος Ανάπτυξης του ΕΣΦΑ, σε συνδυασμό με σχετική ανάλυση κόστους - οφέλους και β) καταγράφονται πιθανές περιοχές καινοτομίας που θα περιλαμβάνουν αυτά τα έργα,

Επειδή, η ΡΑΕ, δεδομένων των επιταγών του ενωσιακού δικαίου και των τάσεων και της διεθνούς εμπειρίας σε θέματα χρηματοδότησης ερευνητικών δραστηριοτήτων και κινητροδότησης καινοτόμων επενδύσεων των Διαχειριστών Μεταφοράς και Διανομής

φυσικού αερίου και ηλεκτρισμού, θεωρεί σκόπιμη και ωφέλιμη για τους Χρήστες των υπηρεσιών του Διαχειριστή, τη διεξαγωγή ερευνητικών δραστηριοτήτων και την υλοποίηση καινοτόμων επενδύσεων από τον Διαχειριστή: α) ενσωματώνει τη δυνατότητα να περιλαμβάνονται ερευνητικές δαπάνες στις μη ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες (Άρθρο 13 του παρόντος Κανονισμού Τιμολόγησης), β) εισάγει δυνατότητα χορήγησης οικονομικού κινήτρου για υλοποίηση καινοτόμων επενδύσεων από τον Διαχειριστή μετά από τεκμηριωμένη εισήγηση (όπως λεπτομερώς περιγράφεται στο Άρθρο 18 του παρόντος Κανονισμού Τιμολόγησης) και γ) προσανατολίζεται σε εισαγωγή αντίστοιχων προβλέψεων στον Κανονισμό Τιμολόγησης των Διαχειριστών ηλεκτρισμού και διανομής φυσικού αερίου. Προκειμένου να μην υπάρξει υπέρμετρη επιβάρυνση των Χρηστών, τίθεται όριο στο ύψος του χορηγούμενου κινήτρου για καινοτόμες επενδύσεις, πρακτική που εφαρμόζεται και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επειδή, στην προηγούμενη έκδοση του Κανονισμού Τιμολόγησης (Απόφαση ΡΑΕ 1434/2020, σχετικό 18) περιέχεται η διαδικασία και τα κριτήρια ένταξης στην ΡΠΒ των έργων ανάπτυξης του ΕΣΦΑ (Άρθρο 5^Α «Οικονομική αξιολόγησης Αποτελεσματικότητα Έργου Ανάπτυξης ΕΣΦΑ»), όμως, καθώς η ΡΑΕ κρίνει ότι η αξιολόγηση των έργων ανάπτυξης ΕΣΦΑ πρέπει να αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης του Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης ΕΣΦΑ που αποτελεί αντικείμενο του Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΦΑ (Άρθρο 92-Κατάρτιση και έγκριση Προγράμματος Ανάπτυξης), πρόκειται να εκδώσει διακριτή Απόφαση, στην οποία θα περιγράφεται λεπτομερώς αφενός η διαδικασία αξιολόγησης των έργων που εντάσσονται στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης, αφετέρου η διαδικασία παρακολούθησης της υλοποίησης του Προγράμματος Ανάπτυξης και ελέγχου των υλοποιημένων επενδύσεων. Στη βάση των προαναφερθέντων, το περιεχόμενο του άρθρου 5^Α της Απόφασης 1434/2020 μετακινείται στις Μεταβατικές διατάξεις (άρθρο 46) του παρόντος Κανονισμού. Περαιτέρω, στις Μεταβατικές διατάξεις του ίδιου άρθρου (άρθρο 46) προστίθενται διατάξεις για την παρακολούθηση του Προγράμματος Ανάπτυξης και την εκ των υστέρων αξιολόγηση των επενδύσεων, κατ' αντιστοιχία με τις διατάξεις που υφίστανται για την ΑΔΜΗΕ Α.Ε. (άρθρο 15 της 495/2021 Απόφασης ΡΑΕ, σχετικό 20).

Επειδή, ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ, με την τελευταία εισήγησή του για την αναθεώρηση του Κανονισμού Τιμολόγησης την 1η Φεβρουαρίου 2023 (σχετικό 37), υπέβαλε πρόταση τροποποίησης των άρθρων που αφορούν στην μεθοδολογία υπολογισμού των τιμολογίων του ΕΣΜΦΑ, ήτοι των άρθρων 28 και 29, ώστε να παρέχεται μεγαλύτερη ευελιξία κατά τον καθορισμό των σχετικών παραμέτρων των τιμολογίων. Η ΡΑΕ, λαμβάνοντας υπόψη: α) την ανωτέρω εισήγηση του Διαχειριστή, β) το γεγονός ότι δεν έχουν υποβληθεί από αυτόν εκτιμήσεις των τιμολογίων του ΕΣΦΑ για την επόμενη Ρυθμιστική Περίοδο ώστε να είναι εφικτή η στάθμιση των επιπτώσεων μεταξύ εναλλακτικών μεθοδολογικών προσεγγίσεων, γ) την υποχρέωση που θέτει ο Κανονισμός 2017/460 (σχετικό 16) ότι, στην περίπτωση που η προτεινόμενη μεθοδολογία τιμής αναφοράς διαφέρει από τη μεθοδολογία τιμής αναφοράς που στηρίζεται στη σταθμισμένη βάσει δυναμικότητας απόσταση, η δεύτερη θα πρέπει να χρησιμεύει ως αντίστροφο σενάριο για τη σύγκριση με την προτεινόμενη μεθοδολογία τιμής αναφοράς, κάνει δεκτή την εισήγηση του Διαχειριστή, με το σκεπτικό, αφενός να παρέχει τη δυνατότητα στον Διαχειριστή να τεκμηριώσει την όποια εναλλακτική μεθοδολογική προσέγγιση υπολογισμού των τιμολογίων, που θα τεθεί σε δημόσια διαβούλευση σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 26 του Κανονισμού 2017/460, αφετέρου να δοθεί η δυνατότητα αξιολόγησης των προτεινόμενων τιμολογίων από το σύνολο των ενδιαφερομένων στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης.

Επειδή, η παρούσα τροποποίηση του Κανονισμού Τιμολόγησης δεν επιφέρει αλλαγές στα ισχύοντα Τιμολόγια Χρήσης του ΕΣΦΑ που εγκρίθηκαν με την υπ' αριθμ. 498/2022 Απόφαση ΡΑΕ (σχετικό 18).

Επειδή, σε σχέση με τα κέρδη που αποκομίζει ο ΔΕΣΦΑ από την παροχή Μη Ρυθμιζόμενων Υπηρεσιών, η Αρχή διατήρησε την πάγια προσέγγιση ως προς την ανακατανομή κερδών, που εφαρμόζει ενιαία προς όλους τους Διαχειριστές. Ειδικότερα, στη μεθοδολογία καθορισμού του Απαιτούμενου Εσόδου Υπηρεσίας Μεταφοράς (άρθρο 22) και του Απαιτούμενου Εσόδου Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ (άρθρο 23) του παρόντος Κανονισμού προβλέπεται η παράμετρος (UP_i), με την οποία επιτυγχάνεται η διοχέτευση μέρους των κερδών (κατά περίπτωση 20 % ή 50 %) που αποκτά ο Διαχειριστής από Μη-Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες προς απομείωση του Απαιτούμενου Εσόδου.

Επειδή, αναλυτικότερα, υπογραμμίζεται ότι δεν αποτελεί καινή ρύθμιση η πρόβλεψη ότι μέρος των κερδών που αποκομίζει ο Διαχειριστής από τις Μη Ρυθμιζόμενες Δραστηριότητες προωθείται προς απομείωση του Απαιτούμενου Εσόδου. Πράγματι, η εν λόγω διάταξη ισχύει ήδη τέσσερα χρόνια και, συγκεκριμένα, από την έκδοση με την υπ' αριθμ. 539/2019 Απόφαση ΡΑΕ (της τέταρτης αναθεωρημένης έκδοσης) του Κανονισμού Τιμολόγησης Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (σχετικό 14). Η εν λόγω θεμελιώδης κρίση της Αρχής επιβεβαιώθηκε και στην επόμενη (πέμπτη) αναθεώρηση του Κανονισμού Τιμολόγησης Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου, η οποία εγκρίθηκε με την υπ' αρ. 1434/2020 Απόφαση ΡΑΕ (σχετικό 15). Επισημαίνεται ότι ο ΔΕΣΦΑ δεν αμφισβήτησε δικαστικά τις ανωτέρω 539/2019 και 1434/2020 Αποφάσεις της ΡΑΕ και συνεπακόλουθα θεωρείται ότι έχει αποδεχθεί εν συνόλω την ορθότητα της κρίσης της Αρχής. Όπως λοιπόν αναμφισβήτητα προκύπτει, οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στα άρθρα 22 και 23 του παρόντος Κανονισμού ήταν σε ισχύ, ήδη από το 2019, καθώς είχαν εισαχθεί αυτούσιες τόσο στην 4^η όσο και στην 5^η Αναθεώρηση του Κανονισμού Τιμολόγησης (βλ. αντιστοίχως τις αποφάσεις ΡΑΕ 539/2019 και 1343/2020) και σηματοδοτούσαν μία βασική θέση της Αρχής, την οποία ο Διαχειριστής είχε πλήρως αποδεχθεί. Ως εκ τούτου, οι αντιρρήσεις που προβάλλει οψίμως ο Διαχειριστής αντανακλούν μία μεταβολή της θέσης του, κατόπιν παρέλευσης μακρού χρονικού διαστήματος κατά το οποίο δεν εγέρθηκαν αμφισβητήσεις και επιφυλάξεις. Σημειώνεται μάλιστα ότι οι πρόσφατες αντιρρήσεις δεν συνοδεύονται ούτε αιτιολογούνται από την επέλευση συγκεκριμένης αρνητικής επίπτωσης, που δύναται να παρατηρήθηκε από τον Διαχειριστή εκ της εφαρμογής των προβλέψεων του Κανονισμού, προϊόντος του χρόνου, αλλά προβάλλονται με την επίκληση γενικόλογων και αορίστων λόγων «επί της αρχής». Είναι λοιπόν προφανής η δυσχέρεια στην αξιολόγηση των ανωτέρω αντιρρήσεων, κατά την ουσία τους, κυρίως διότι ουδόλως εξειδικεύεται κατά τρόπο τεκμηριωμένο και επαρκώς ορισμένο κάποιος συγκεκριμένος λόγος ανατροπής μίας θεμελιωμένης κανονιστικής ρύθμισης.

Συναφώς, σημειώνεται ότι το σκεπτικό που υπαγόρευσε την προκείμενη μεταχείριση των καθαρών κερδών από την παροχή Μη Ρυθμιζόμενων Υπηρεσιών εκτίθεται αναλυτικά στην υπ' αριθμ. 539/2019 και ερείδεται σε δύο άξονες: (α) το γεγονός ότι, κατά την παροχή των Μη Ρυθμιζόμενων Υπηρεσιών, ο Διαχειριστής αξιοποίησε την τεχνογνωσία και την οικονομική ευελιξία που έχει αποκτήσει εκ της παροχής Ρυθμιζόμενων Υπηρεσιών στους Χρήστες του ΕΣΦΑ και (β) την αυτόθροη συνέπεια ότι, αντιστοίχως, δικαιούνται να επωφελούνται οι Χρήστες μέσω της απομείωσης του Απαιτούμενου Εσόδου και της συνεπαγόμενης μείωσης των τιμολογίων (Χρέωση Μεταφοράς στα τιμολόγια Φυσικού Αερίου). Η παραδοχή ότι η οικονομική ευρωστία και η τεχνογνωσία, οι οποίες είναι αλληλένδετες με τη μονοπωλιακή δραστηριότητα του Διαχειριστή, συνιστούν τη γενεσιουργό αιτία του οφέλους του από τη μη ρυθμιζόμενη δραστηριότητά του καθοδηγεί αναπόδραστα τον Ρυθμιστή στην αναγνώριση ότι

το εν λόγω όφελος οφείλει να διαμοιραστεί σε αυτούς που συνέβαλαν στην ως άνω προνομιακή θέση του Διαχειριστή, ήτοι στους καταναλωτές. Ως εκ τούτου, ο καθορισμός ενός ποσοστού επί των Καθαρών Κερδών προς απομείωση του Απαιτούμενου Εσόδου, άρα και των χρεώσεων, συνιστά την ελάχιστη αλλά και δίκαιη απόδοση. Σημειώνεται ότι η εν λόγω ρύθμιση δεν είναι υπέρμετρα επαχθής αλλά αντιθέτως εύλογη και αναλογική, καθώς το επιστρεφόμενο ποσό υπολογίζεται επί των Καθαρών Κερδών και όχι επί του κύκλου εργασιών. Η πρόβλεψη αυτή αντανακλά την αποκρυσταλλωμένη θέση της ΡΑΕ και ισχύει και για τους Διαχειριστές Ηλεκτρικής Ενέργειας (βλ. Σχετικά 16 και 17, αντιστοίχως).

Συνεπώς, δεδομένης της συνεκτικής πρακτικής της ΡΑΕ, που εφαρμόζεται ήδη από το 2019 στον ΔΕΣΦΑ και ακολούθως στον ΔΕΔΔΗΕ και στον ΑΔΜΗΕ, και λαμβανομένης υπόψη της μη-δικαστικής προσβολής των σχετικών αποφάσεων από κανέναν Διαχειριστή, τυχόν όψιμη υποβολή αντιρρήσεων θα παρίστατο ως πλήρως αναιτιολόγητη. Πράγματι, κανείς Διαχειριστής δεν έχει καταθέσει στην Αρχή τεκμηριωμένα στοιχεία ότι η αποστέρησή του από ένα ποσοστό επί των καθαρών κερδών του έχει επαπειλήσει τη βιωσιμότητά του ή την ικανότητα αποτελεσματικής παροχής των μη-ρυθμιζόμενων υπηρεσιών. Αντιθέτως, όπως ήδη εκτέθηκε, το γεγονός ότι ο ΔΕΣΦΑ χρησιμοποιεί υπέρ μη-ρυθμιζόμενης δραστηριότητας (α) την ιδιότητά του, ως εταιρείας που ασκεί μονοπωλιακή / ρυθμιζόμενη δραστηριότητα, (β) την κερδοφορία που έχει αποκτήσει μέσω της μονοπωλιακής δραστηριότητας, (γ) την εγγυημένη οικονομική ευρωστία που διασφαλίζεται από τις χρεώσεις που θεσπίζει ο Ρυθμιστής και καταβάλλουν οι καταναλωτές, (δ) την αξιοπιστία που είναι απότοκος της εγγυημένης κερδοφορίας και της μονοπωλιακής ιδιότητας, (ε) τη συνεφελκόμενη προνομιακή πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης και (στ) το κύρος, την τεχνογνωσία και τη φήμη που έχουν αποκτηθεί μέσω της μονοπωλιακής δραστηριότητας, καθοδηγεί τη ΡΑΕ στο συμπέρασμα ότι η επιστροφή στους καταναλωτές του κατάλληλα σταθμισμένου και ισορροπημένου μέρους των κερδών δεν συνιστά «δυνατότητα» ή «διακριτική ευχέρεια». Αναμφίβολα, αποτελεί υποχρέωση του Διαχειριστή, καθώς η ως άνω διοχέτευση των κερδών συνιστά εν τέλει έκφανση των βασικών αρχών της κοστοστρέφειας και της ανταποδοτικότητας που διέπουν την κατάρτιση των τιμολογίων του Διαχειριστή. Άλλωστε, παρόμοια πρακτική ακολουθείται και στο Βέλγιο, στη Λιθουανία (βλ. απομείωση κατά 50 %) αλλά και στην Ισπανία (βλ. απομείωση των κερδών κατά 50 % το 2020) με αποφάσεις των αντίστοιχων Ρυθμιστικών Αρχών.

Το συμπέρασμα αυτό επιρρωνύεται από το γεγονός ότι ο Διαχειριστής δεν παρέχει τις μη-ρυθμιζόμενες υπηρεσίες εκκινώντας από την ίδια αφετηρία, όπως κάθε άλλος ανταγωνιστής που δραστηριοποιείται στην ελεύθερη αγορά. Κατ' αντίστιξη του κινδύνου που φέρει ακέραιο ο οποιοσδήποτε άλλος φορέας της οικονομίας της αγοράς και των προσπαθειών που πρέπει ενεργητικά να αναλάβει ώστε να διασφαλίσει τους απαραίτητους (ανθρώπινους, οικονομικούς, τεχνικούς) πόρους για την παροχή της μη-ρυθμιζόμενης υπηρεσίας, ο Διαχειριστής διαθέτει την ασφάλεια της μονοπωλιακής δραστηριότητας και ιδιότητας, η οποία είναι συμφυής με την περιορισμένη έκταση του κινδύνου και το εχέγγυο των ευρύτατων πόρων. Συνεπώς, η απομείωση των καθαρών κερδών έχει θετική επίδραση και προς τη διατήρηση επαρκών συνθηκών ίσου ανταγωνισμού.

Επειδή, με το τελικό κείμενο του Κανονισμού Τιμολόγησης, η ΡΑΕ έκανε δεκτές όλες τις προτάσεις του ΔΕΣΦΑ, με μοναδική εξαίρεση την πρόβλεψη της υλοποίησης εφεξής μέσω διακριτής νομικής οντότητας των επενδύσεων, της ανάληψης μετοχών και της άσκησης δραστηριοτήτων που δεν συνέχονται με τις αρμοδιότητες και τον σκοπό του ΔΕΣΦΑ (άρθρο 4 παρ. 3 τελευταίο εδάφιο).

Επειδή, εν προκειμένω, η Αρχή έλαβε υπόψη της τις πρακτικές του ΔΕΣΦΑ αλλά και τις βέλτιστες σύγχρονες πρακτικές σε ενωσιακό επίπεδο και στάθμισε την ανάγκη επαρκούς

διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος σε ποιοτική, αποτελεσματική και αποδοτική άσκηση από τον διαχειριστή της μονοπωλιακής του δραστηριότητας.

Αναλυτικότερα, η διάταξη του άρθρου 4 του Κανονισμού Τιμολόγησης δεν εισάγει ούτε τον απόλυτο ούτε τον καθολικό αποκλεισμό του ΔΕΣΦΑ από την άσκηση δραστηριοτήτων και την ανάληψη επενδύσεων, που δεν συνεχονται προς τη μονοπωλιακή του δραστηριότητα. Η ΡΑΕ, σε εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας, θέτει απλώς τον όρο υπό τον οποίο θα ασκείται η μη-ανταγωνιστική δραστηριότητα, έχοντας ως σκοπό τη μη διακύβευση της βασικής προτεραιότητας του ΔΕΣΦΑ, που οφείλει να είναι η αποτελεσματική και αποδοτική εκπλήρωση των καθηκόντων του Διαχειριστή του Συστήματος Μεταφοράς (βλ. παρ. 2 και 3 του άρθρου 4). Ο εν λόγω όρος περιορίζεται στην υλοποίηση των εν λόγω μη-ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων και επενδύσεων μέσω διακριτής νομικής οντότητας. Σαφώς, η ΡΑΕ καταλείπει στην πλήρη ευχέρεια του ΔΕΣΦΑ την επιλογή του νομικού σχήματος, μέσω του οποίου θα προωθήσει τις επιχειρηματικές του επιδιώξεις.

Συναφώς, οφείλει να υπογραμμιστεί ότι, υπό το πρίσμα του ενεργειακού δικαίου, ο ΔΕΣΦΑ δεν αντιμετωπίζεται όπως οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση και φορέας της ιδιωτικής οικονομίας. Αποτελεί το φυσικό και νομικό μονοπώλιο το οποίο ασκεί μία δραστηριότητα κοινής ωφέλειας (άρθρο 1 του ν. 4001/2011), η οποία είναι ιδιαίτερης σημασίας για το σύνολο των Χρηστών – καταναλωτών και της εθνικής οικονομίας. Καθότι είναι άρρηκτη η σύνδεση των καθηκόντων του ΔΕΣΦΑ με το δημόσιο συμφέρον, είναι έντονη η ρύθμιση ως προς τον τρόπο άσκησης των δραστηριοτήτων του (βλ. Κώδικας Διαχείρισης ΕΣΦΑ, έγκριση προγραμμάτων ανάπτυξης κλπ.). Δεν παροράται το γεγονός ότι ο ΔΕΣΦΑ συνεστήθη με Προεδρικό Διάταγμα (βλ. το Προεδρικό Διάταγμα 33/2007), με το οποίο καθορίστηκε και το καταστατικό του. Ειδικότερα, ο καταστατικός σκοπός της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. διατηρείται σχεδόν αναλλοίωτος έως σήμερα. Αναλυτικότερα, βάσει των πλέον πρόσφατων στοιχείων από το Γενικό Μητρώο του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου (σχετικό 39), προκύπτει ότι ο σκοπός της εταιρείας ορίζεται αποκλειστικά στη βάση της ιδιαίτερης αποστολής που έχει ως Διαχειριστής Μεταφοράς, υπό το πρίσμα του ενεργειακού δικαίου. Συγκεκριμένα, το άρθρο 3.1 του Καταστατικού σαφώς προβλέπει ότι *«Σκοπός της Εταιρείας είναι η λειτουργία, συντήρηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (Ε.Σ.Φ.Α.) και των διασυνδέσεών του, που εντάσσονται σε αυτό, προκειμένου το Ε.Σ.Φ.Α. να είναι οικονομικά αποδοτικό, τεχνικά άρτιο και ολοκληρωμένο και να εξυπηρετούνται οι ανάγκες των Χρηστών σε φυσικό αέριο κατά τρόπο ασφαλής, επαρκή, αξιόπιστο και οικονομικά αποδοτικό και να διασφαλίζεται η λειτουργία μιας ενιαίας αγοράς φυσικού αερίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η προστασία του περιβάλλοντος.»*. Η εν λόγω διάταξη επαναλαμβάνει αυτολεξεί την αντίστοιχη διατύπωση του άρθρου 68 παρ. 1 του ν. 4001/2011. Περαιτέρω, το άρθρο 3.2 του Καταστατικού του ΔΕΣΦΑ παραθέτει τις δραστηριότητες που ασκεί η εταιρεία *«στο πλαίσιο του ανωτέρω σκοπού»*, οι οποίες αντανακλούν αντίστοιχες προβλέψεις του άρθρου 68 παρ. 2 του ν. 4001/2011. Επιπλέον, το άρθρο 3.3 του Καταστατικού του ΔΕΣΦΑ προβλέπει μεν ότι η εταιρεία *«δύναται να προβαίνει σε οποιαδήποτε άλλη ενέργεια ή πράξη και να προσφέρει μη ρυθμιζόμενες υπηρεσίες, εντός ή εκτός της Ελληνικής Επικράτειας και πέραν των οριζομένων στις παραγράφους 3.1 και 3.2 του παρόντος άρθρου»*, εισάγοντας όμως τη διττή προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενέργειες – πράξεις - υπηρεσίες *«δεν αντιβαίνουν στον σκοπό της και στις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και είναι συναφείς ως προς τον σκοπό της Εταιρείας»*.

Εκ των ανωτέρω, αβίαστα συνάγεται το συμπέρασμα ότι, από τη σύστασή του έως και σήμερα, ο σκοπός της εταιρείας έχει προδιαγραφεί κατά τρόπο περιοριστικό και με αναφορά στα βασικά καθήκοντα του Διαχειριστή του Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου. Επομένως, είναι απολύτως σαφές ότι ο ΔΕΣΦΑ δεν έχει συσταθεί όπως οποιαδήποτε άλλη εταιρεία, η οποία δύναται να αναπτύξει οποιαδήποτε επιχειρηματική δραστηριότητα προκρίνει, κατά πλήρη

ελευθεριότητα. Αντιθέτως, ο ΔΕΣΦΑ έχει συσταθεί με σκοπό να αποτελεί τον Εθνικό Διαχειριστή του Συστήματος Μεταφοράς. Έτσι, ο καταστατικός σκοπός της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. απηχεί τη θεμελιώδη αυτή επιλογή, ήτοι την άσκηση από τη ΔΕΣΦΑ μόνο των δραστηριοτήτων που είναι συναφείς με τον σκοπό της εταιρείας (βλ. 3.1, 3.2 και 3.3 του Καταστατικού). Η αποκλειστική ενασχόληση του ΔΕΣΦΑ με τις δραστηριότητες του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ υπογραμμίζεται και από τη διατύπωση του άρθρου 3.4 του Καταστατικού, σύμφωνα με το οποίο η εταιρεία –όπως υπογραμμίζεται «*προς επίτευξη του σκοπού της*»– «*δύναται να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες ιδίως για τις περιπτώσεις [...] της παραγράφου 3.3*». Όπως επομένως συνάγεται από την ανωτέρω διάταξη, αναγνωρίζεται η σκοπιμότητα σύστασης θυγατρικής εταιρείας για τις περιπτώσεις εκείνες όπου η σύνδεση μίας δραστηριότητας με τον καταστατικό σκοπό του Διαχειριστή, υφίσταται μεν, αλλά δεν είναι ιδιαίτερα ισχυρή.

Υπογραμμίζεται σχετικά ότι το Καταστατικό του Διαχειριστή είχε τύχει ενδελεχούς εξέτασης, στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης του ιδιοκτησιακού διαχωρισμού και είχε μάλιστα υποβληθεί και σχέδιο τροποποίησής του, κατόπιν ολοκλήρωσης της σχεδιαζόμενης συναλλαγής (βλ. το υπ' αριθμ. πρωτ. ΡΑΕ Ι-243674/30.07.2018 ηλεκτρονικό έγγραφο της εταιρείας ΔΕΣΦΑ Α.Ε. προς τη ΡΑΕ, το οποίο μνημονεύεται στην υπ' αρ. 460/2019 Απόφαση ΡΑΕ, σχετικό 41). Σχετικώς, είχε αξιολογηθεί ότι η τροποποίηση του καταστατικού σκοπού απαιτούσε ειδική απαρτία και πλειοψηφία, κατά τη λήψη απόφασης από τη Γενική Συνέλευση, γεγονός που διασφάλιζε τη συναίνεση του Ελληνικού Δημοσίου, που εξακολουθεί να συμμετέχει με ποσοστό 34 % στη μετοχική σύνθεση του Διαχειριστή (βλ. άρθρο 24 του Καταστατικού).

Εκ των ανωτέρω, ευχερώς συνάγεται ότι ο παρών Κανονισμός Τιμολόγησης δεν εισάγει κάποιον, πολλώ δε μάλλον νέο, περιορισμό στη δυνατότητα του ΔΕΣΦΑ να λειτουργεί ως οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση, η οποία αναλαμβάνει επενδύσει και υπηρεσίες εκτεθειμένες στον ανταγωνισμό. Οι περιορισμοί υφίστανται ήδη, καθότι προβλέπονται ρητώς στο Καταστατικό του ΔΕΣΦΑ, και σε κάθε περίπτωση είναι συμφυείς με την ιδιότητα του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ, με την ιδιαίτερη αποστολή του και το δημόσιο συμφέρον που υπηρετείται μέσω αυτής.

Άλλωστε, η διάταξη του άρθρου 4 του Κανονισμού για τη σύσταση διακριτής νομικής οντότητας ουδόλως περιορίζει τη δυνατότητα του ΔΕΣΦΑ να αναπτύξει επιχειρηματικές δραστηριότητες, πέραν του καταστατικού σκοπού. Πράγματι, δεν υφίστανται επαχθείς γραφειοκρατικές ή άλλες τυπικές διαδικασίες, που να δεσμεύουν δυσανάλογα πόρους. Επομένως, ο Διαχειριστής δεν πρόκειται να υποχρεωθεί σε όρους διαφορετικούς από αυτούς που ισχύουν και αντιμετωπίζουν το σύνολο των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ανεμπόδιστα στην ελληνική επικράτεια. Άλλωστε, όπως έχει στην πράξη αποδειχθεί, στις περιπτώσεις που ο ΔΕΣΦΑ είχε κρίνει συμφέρον, είχε προβεί με ευελιξία στη σύσταση άλλων νομικών οντοτήτων. Ειδικότερα, όπως προκύπτει από την υπ' αρ. 4614/8.5.2021 Ανακοίνωση του ΓΕΜΗ, την 1.2.2021, η ΔΕΣΦΑ Α.Ε., από κοινού με τις εταιρείες SNAM INTERNATIONAL B.V. και ENAGAS SERVICES SOLUTIONS S.L.U, προέβη στη σύσταση Κοινοπραξίας, στην οποία τέθηκε Διαχειριστής, με σκοπό την υπογραφή και εκτέλεση Σύμβασης Λειτουργίας και Συντήρησης του Τερματικού Σταθμού LNGI στο Κουβέιτ, για λογαριασμό της εταιρείας “Kuwait Integrated Petroleum Industries Company” (KIPIC). Επιπλέον, όπως προκύπτει από συναντήσεις που έχουν γίνει στη ΡΑΕ, ήδη από τις 18.11.2021, τα στελέχη του ΔΕΣΦΑ έχουν συνομολογήσει ότι η σύσταση θυγατρικής εταιρείας ή άλλης νομικής οντότητας δεν είναι ούτε σύνθεση ούτε χρονοβόρα διαδικασία (βλ. και μνεία σε σχετικό 42).

Δεδομένων των ανωτέρω, συνάγεται ότι ο πραγματικός λόγος προβολής αντιρρήσεων στον απολύτως εύλογο και αναλογικό όρο της σύστασης διακριτής οντότητας έγκειται στην πρόβλεψη ότι η οντότητα αυτή θα «*όλα τα σχετικά κόστη και κινδύνους*» (άρθρο 4 παρ. 3 *fin*). Αναδεικνύεται λοιπόν ότι η θεώρηση του ΔΕΣΦΑ ότι η διάταξη αυτή «*ισοδυναμεί με απαγόρευση*» και συνιστά «*σημαντικό περιορισμό της οικονομικής και επιχειρηματικής ελευθερίας της εταιρείας, καθώς περιορίζ[ει] σαφώς τη δυνατότητα ελεύθερης λήψης αποφάσεων του ΔΕΣΦΑ σε επίπεδο εταιρικής διακυβέρνησης*» (σχετ. 36) εδράζεται στην άρση του πλεονεκτήματος της αξιοποίησης των πόρων από τη μονοπωλιακή δραστηριότητα υπέρ κοινών επιχειρηματικών σκοπών.

Ωστόσο, η σύγκυση μεταξύ των ιδιοτήτων υπό των οποίων δραστηριοποιείται σε κάθε περίπτωση η ΔΕΣΦΑ, των πόρων που αξιοποιεί και των κινδύνων που δημιουργούνται αντιστρατεύεται το δημόσιο συμφέρον σε σχέση με τη λειτουργία του Συστήματος, δύναται να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και, σε κάθε περίπτωση, δεν εναρμονίζεται με τις σύγχρονες πρακτικές σε ενωσιακό επίπεδο.

Αναλυτικότερα, η ανάληψη από τη ΔΕΣΦΑ επενδύσεων και δραστηριοτήτων, που είναι ξένες προς τον καταστατικό σκοπό και τα καθήκοντα του Διαχειριστή, όπως αυτά ορίζονται στο εθνικό και νομικό πλαίσιο, δεν δύναται να συνεπάγεται για τους Χρήστες του ΕΣΦΑ κινδύνους, π.χ. από πιθανή μη-ομαλή εκτέλεση σύμβασης, υπαναχώρηση, αφερεγγυότητα, βλάβη κλπ. Το ενδεχόμενο να επέλθει οποιαδήποτε δυσμενής επίπτωση στο Εθνικό Σύστημα Φυσικού Αερίου και στους καταναλωτές της ελληνικής επικράτειας είναι απολύτως ασυμβίβαστο με το δημόσιο συμφέρον και τις σαφείς επιταγές του ενωσιακού και του εθνικού πλαισίου τόσο ως προς τα καθήκοντα του Διαχειριστή όσο και ως προς τον τρόπο επιτέλεσής τους (βλ. άρθρο 13 Οδηγίας 2009/73 «*Κάθε διαχειριστής συστήματος μεταφοράς, αποθήκευσης ή/και ΥΦΑ: α) εκμεταλλεύεται, συντηρεί και αναπτύσσει, υπό οικονομικά αποδοκτές συνθήκες, ασφαλείς, αξιόπιστες και αποτελεσματικές εγκαταστάσεις μεταφοράς, αποθήκευσης ή/και εγκαταστάσεις ΥΦΑ για τη διασφάλιση ενιαίας αγοράς, λαμβάνοντας τη δέουσα μέριμνα για το περιβάλλον, και την εξασφάλιση των κατάλληλων μέσων για την τήρηση των υποχρεώσεων παροχής υπηρεσίας [...]*», άρθρο 68 του ν. 4001/2011 «*Ο ΔΕΣΦΑ ΑΕ λειτουργεί, συντηρεί, διαχειρίζεται, εκμεταλλεύεται και αναπτύσσει το ΕΣΦΑ και τις διασυνδέσεις που εντάσσονται σε αυτό, προκειμένου το ΕΣΦΑ να είναι οικονομικά αποδοτικό, τεχνικά άρτιο και ολοκληρωμένο, ώστε να εξυπηρετούνται οι ανάγκες των Χρηστών σε Φυσικό Αέριο, κατά τρόπο ασφαλή, επαρκή, αξιόπιστο και οικονομικά αποδοτικό και να διασφαλίζεται η λειτουργία μίας ενιαίας αγοράς φυσικού αερίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η προστασία του περιβάλλοντος*» και άρθρο 3 του Καταστατικού της ΔΕΣΦΑ Α.Ε.). Ως δυσμενής επίπτωση που δύναται να συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με εξωγενείς δραστηριότητες νοούνται η έλλειψη επιμέλειας στην άσκηση των καθηκόντων λόγω της επικέντρωσης στους επιχειρηματικούς σκοπούς, οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση επενδύσεων στο ΕΣΦΑ λόγω προτεραιοποίησης τρίτων επενδύσεων, η επιβάρυνση του οικονομικού προφίλ (σύναψη δανείων, συσσώρευση ζημιών) ως και η μεταφορά ζημιών στους Χρήστες μέσω των χρεώσεων για την εξυγίανση του Διαχειριστή.

Επιπρόσθετα, η άσκηση αγοραίας δραστηριότητας συνεπάγεται, άνευ άλλου τινός, την αποδοχή και ανάληψη των συνήθων εμπορικών κινδύνων αλλά και την καταβολή της αναγκαίας προσπάθειας για την εξεύρεση των κατάλληλων πόρων. Τυχόν απαλλαγή από τους κινδύνους ή από τις ενέργειες διασφάλισης των αναγκαίων πόρων εισάγει στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό και φραγμούς στη σχετική αγορά. Η διασφάλιση ίσων συνθηκών ανταγωνισμού προϋποθέτει κατ' ελάχιστον ότι η ΔΕΣΦΑ δεν θα προωθεί σε αγοραίες δραστηριότητες τους πόρους (έσοδα, κερδοφορία, τεχνογνωσία) που αποκόμισε μέσω της μονοπωλιακής δραστηριότητας. Διαφορετικά, η αγοραία δραστηριότητα καταλήγει να υποστηρίζεται, να ενισχύεται και να επιδοτείται μέσω της μονοπωλιακής δραστηριότητας. Το γεγονός αυτό

συνιστά αθέμιτο πλεονέκτημα για το μονοπώλιο, το οποίο έτσι αυξάνει την ισχύ του ακόμα και σε αγορές ανοικτές στον ανταγωνισμό. Προφανώς, η υποχρέωση σύστασης διακριτής οντότητας, η οποία όμως θα παραμένει συνδεδεμένη με τη ΔΕΣΦΑ Α.Ε. και θα δύναται έτσι να συνεχίσει να αντλεί τα οφέλη της φήμης του Διαχειριστή και της προνομιακής πρόσβασης σε πηγές χρηματοδότησης και τεχνογνωσίας, δεν αρκεί για να ανατρέψει την πλεονεκτική θέση που θα συνεχίζει να απολαύει η ανωτέρω οντότητα. Ωστόσο, η σύστασή της αποτελεί την ελάχιστη αλλά και αναγκαία προϋπόθεση για τη διατήρηση του ανταγωνιστικού χαρακτήρα στη σχετική αγορά. Για το λόγο αυτό, η ΡΑΕ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 88 παρ. 1 του ν. 4001/2011, που επιτάσσει να «επιδιώκεται [μέσω του Κανονισμού Τιμολόγησης] η ενίσχυση του ελεύθερου ανταγωνισμού στην αγορά Φυσικού Αερίου», πρόκρινε την ανάληψη άλλων δραστηριοτήτων από διαφορετική οντότητα.

Επιπρόσθετα, κατ' εφαρμογή της αρχής της κοστοστρέφειας, που θεσπίζεται στο άρθρο 15 του ν. 4001/2011 («Η ΡΑΕ αποφασίζει [...] τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό των Τιμολογίων Μη Ανταγωνιστικών Δραστηριοτήτων κατά τρόπο ώστε τα Τιμολόγια αυτά [...] να αντικατοπτρίζουν το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών»), η Αρχή υποστηρίζει κατά τρόπο ακλόνητο ότι τα ρυθμιζόμενα έσοδα και κέρδη, τα οποία εγγυώνται ο Ρυθμιστής και διασφαλίζουν οι Χρήστες του Συστήματος, δεν δύνανται να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από αυτόν υπέρ του οποίου συνεστήθησαν.

Η εν λόγω θέση αποτελεί κυρίαρχη αρχή σε ενωσιακό επίπεδο, όπου οι Διαχειριστές Μεταφοράς επικεντρώνονται στη μονοπωλιακή δραστηριότητα και άλλες, συνδεδεμένες με αυτούς εταιρείες, αναλαμβάνουν τρίτες επενδύσεις και δραστηριότητες (βλ. π.χ. Γερμανία όπου υπάρχει αποκλειστική ενασχόληση των Διαχειριστών με τις βασικές αρμοδιότητές τους). Είναι αξιοσημείωτο ότι οι μέτοχοι της SENFLUGA και απώτεροι μέτοχοι του ΔΕΣΦΑ, καίτοι συνδέονται με Ευρωπαίους Διαχειριστές Μεταφοράς, δεν επένδυσαν ευθέως οι ίδιοι στην απόκτηση μετοχών στον Έλληνα Διαχειριστή αλλά την επένδυση αυτή ανέλαβαν συνδεδεμένα νομικά πρόσωπα. Συγκεκριμένα, ο Διαχειριστής του Ιταλικού Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου, «SNAM RETE GAS S.p.A» δεν συμμετέχει απευθείας ούτε στον TAP A.G. ούτε στη ΔΕΣΦΑ Α.Ε. αλλά η εν λόγω συμμετοχή πραγματοποιείται μέσω της μητρικής εταιρείας «SNAM S.p.A», ομοίως ο Διαχειριστής του Ισπανικού Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου «Enagas Transporte SAU» δεν συμμετέχει στη ΔΕΣΦΑ Α.Ε. αλλά τον εν λόγω ρόλο αναλαμβάνει η «Enagas Internacional S.L.U», ενώ η ίδια διάκριση καθηκόντων ανά νομικό πρόσωπο παρατηρείται και ως προς τις «Fluxys Belgium S.A» και «Fluxys Europe BV». Επιπλέον, στην προαναφερθείσα Κοινοπραξία ΔΕΣΦΑ – ΣΝΑΜ – ΕΝΑΓΚΑΣ, μόνο ο Έλληνας Διαχειριστής συμμετείχε αυτοπροσώπως, τη στιγμή που ο Ιταλός και Ισπανός Διαχειριστής συμμετείχαν μέσω τρίτων προσώπων του ίδιου Ομίλου. Ομοίως, στα δίκτυα διανομής φυσικού αερίου, δεν επένδυσε ο Ιταλός Διαχειριστής «Italgas Reti S.p.A.» αλλά ένα διακριτό, αν και συνδεδεμένο, πρόσωπο και, συγκεκριμένα η «Italgas NewCo S.r.l.». Σημειώνεται ότι τη βέλτιστη πρακτική της ίδρυσης διακριτής νομικής οντότητας για την άσκηση δραστηριότητας που δεν συνδέεται με τα καθήκοντα του Διαχειριστή Μεταφοράς έχει υιοθετήσει και ο ΑΔΜΗΕ, ο οποίος συνέστησε θυγατρική εταιρεία, τη «GRID TELECOM ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», με αντικείμενο τη διαχείριση, ανάπτυξη, εκμετάλλευση δικτύου οπτικών ινών.

Σε συνέχεια των ανωτέρω, συμπεραίνεται ότι η εισαγωγή στο άρθρο 4 του Κανονισμού πρόβλεψης για την υλοποίηση δραστηριοτήτων, επενδύσεων και συμμετοχών, που κείνται εκτός των Βασικών Δραστηριοτήτων του Διαχειριστή, μέσω διακριτούς νομικής οντότητας δεν αποτελεί απόλυτη και καθολική απαγόρευση για την άσκηση από τη ΔΕΣΦΑ Α.Ε. επιχειρηματικής δραστηριότητας αλλά αναγκαίος, εύλογος, κατάλληλος και αναλογικός όρος για την άσκηση εξωγενών δραστηριοτήτων, κατά τρόπο ώστε να μη διακυβεύεται ο σκοπός

υπέρ των οποίων συνεστήθη η ΔΕΣΦΑ Α.Ε. ούτε το δημόσιο συμφέρον σε ασφαλή, αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του ΕΣΦΑ, αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας στους Χρήστες και κοστοστρεφείς και ανταποδοτικές χρεώσεις των καταναλωτών. Παράλληλα, ο εν λόγω όρος είναι αναγκαίος για την αποτροπή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και εναρμονίζεται με τις βέλτιστες ενωσιακές πρακτικές.

Δ. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Επειδή, η μεθοδολογία καθορισμού των τιμολογίων του Συστήματος Μεταφοράς, ήτοι ο τρόπος κατανομής του προς ανάκτηση Απαιτούμενου Εσόδου από κάθε Είσοδο και Έξοδο του Συστήματος, ακολουθεί τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/460, ο οποίος καθορίζει, μεταξύ άλλων, τη «μεθοδολογία τιμής αναφοράς» που εφαρμόζεται στο τμήμα εκείνο των Εσόδων από υπηρεσίες μεταφοράς που ανακτάται μέσω τιμολογίων μεταφοράς που βασίζονται στη δυναμικότητα με σκοπό τον υπολογισμό των τιμών αναφοράς, ήτοι της τιμής προϊόντος δυναμικότητας για εξασφαλισμένη δυναμικότητα διάρκειας ενός έτους που ισχύει στα Σημεία Εισόδου και Εξόδου και χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των τιμολογίων μεταφοράς που βασίζονται στη δυναμικότητα.

Επειδή, ο Κανονισμός παρέχει ευελιξία:

α) στο ποσοστό επιμερισμού του προς ανάκτηση Εσόδου μεταξύ Εισόδων και Εξόδων, με προτεινόμενο το 50%

β) τη μεθοδολογία αναφοράς, με προτεινόμενη την «Μεθοδολογία τιμής αναφοράς που στηρίζεται στη σταθμισμένη βάσει δυναμικότητας απόσταση» (άρθρο 8, Capacity-Weighted Distance, εφεξής CWD). Κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 6 παρ. 1: «*Η μεθοδολογία τιμής αναφοράς καθορίζεται ή εγκρίνεται από την εθνική ρυθμιστική αρχή όπως ορίζεται στο άρθρο 27. Η εφαρμοστέα μεθοδολογία τιμής αναφοράς υπόκειται στα ευρήματα των περιοδικών διαβουλεύσεων που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 26 από τον (τους) διαχειριστή(-ές) του συστήματος μεταφοράς ή την εθνική ρυθμιστική αρχή, ανάλογα με την απόφαση της εθνικής ρυθμιστικής αρχής.*». Σε περίπτωση που επιλεγεί διαφορετική μεθοδολογία, i) πρέπει αυτή να πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 7 και ii) στη δημόσια διαβούλευση να παρουσιάζονται και τα αποτελέσματα που θα προέκυπταν από την εφαρμογή της Μεθοδολογίας CWD, η απόκλιση από αυτά ανά Σημείο Εισόδου-Εξόδου και σχετική αιτιολόγηση.

Επειδή, ιδίως λόγω της ενεργειακής κρίσης, τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί σημαντική μεταβολή των ροών στο Σύστημα του ΕΣΜΦΑ. Συγκεκριμένα, η κατεύθυνση ροής του φυσικού αερίου στον βασικό κορμό του Συστήματος είναι πλέον από το νότο προς το βορρά, καθώς υπερτερούν ροές από τη Ρεβυθούσα προς εξαγωγές στα βόρεια, αντίθετα από τα προηγούμενα χρόνια που η κυρίαρχη κατεύθυνση ήταν η αντίθετη, λόγω εισαγωγών από τις εισόδους αγωγού στα βόρεια προς το κέντρο κατανάλωσης περίξ της Αττικής. Για το λόγο αυτό, η μεθοδολογία αναφοράς CWD που στηρίζεται στην εκτίμηση ροών μεταξύ Σημείων Εισόδου και Εξόδου, είναι πιθανό να μην οδηγήσει σε εύλογα αποτελέσματα λόγω μη ρεαλιστικών εκτιμήσεων ροών.

Επειδή, κατά τα ανωτέρω, επιλέγεται η διατήρηση της ευελιξίας που παρέχει ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός και στον Κανονισμό Τιμολόγησης του ΕΣΦΑ. Συνεπώς, τα ως άνω στοιχεία θα τίθενται σε διαβούλευση και θα αποφασίζονται κατόπιν πρότασης του Διαχειριστή κατά τον ετήσιο καθορισμό των τιμολογίων.

Επειδή, η προαναφερθείσα αλλαγή ροών και η σημαντική αύξηση των εξαγωγών (ήτοι ροών τύπου «transit») από τη Ρεβυθούσα προς τα διασυνοριακά σημεία εξόδου και ιδίως το Σιδηρόκαστρο προς την Βουλγαρία για τη διασφάλιση της ασφάλειας εφοδιασμού της τελευταίας, καθίσταται σαφές ότι η Χρέωση Διασποράς της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ είναι εύλογο να επιβαρύνει όλες τις εξόδους του Συστήματος και όχι μόνο τις εγχώριες όπως ίσχυε έως τώρα. Αντίθετα, η Χρέωση Ενέργειας που προκύπτει από την «Παλαιά Ανακτήσιμη Διαφορά» συνεχίζει να επιβαρύνει μόνο τα εσωτερικά Σημεία Εξόδου.

Επειδή, η αύξηση των εξαγωγών κατά τα ανωτέρω επιβάλλει το χειρισμό των διασυνοριακών σημείων εξόδου με διακριτό τρόπο ως Σημεία Εξόδου και όχι ως Διασυνοριακά Σημεία Εισόδου, όπως ίσχυε έως σήμερα (βλ. Απόφαση ΡΑΕ 1434/2020, σχετικό 15).

Αποφασίζει:

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 15 και 88 του ν. 4001/2011, όπως ισχύουν:

- Α.** Την έγκριση της τροποποίησης του Κανονισμού για τη Μεθοδολογία του Απαιτούμενου Εσόδου και των Τιμολογίων των Δραστηριοτήτων του Διαχειριστή του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ), με το περιεχόμενο του Προσαρτήματος της παρούσας, το οποίο συνιστά αναπόσπαστο τμήμα αυτής.
- Β.** Η παρούσα ισχύει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και εφαρμόζεται κατά τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 4001/2011. Τα τιμολόγια, με βάση τα οποία ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ εισπράττει το προβλεπόμενο αντάλλαγμα για κάθε Βασική Δραστηριότητα καταρτίζονται από τη ΔΕΣΦΑ Α.Ε. σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό Τιμολόγησης, εγκρίνονται από την Αρχή και ισχύουν σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 88 παρ. 5 του ν. 4001/2011.
- Γ.** Την άμεση ανάρτηση του σώματος του Κανονισμού Τιμολόγησης στον ιστότοπο της Αρχής.
- Δ.** Τη δημοσίευση της παρούσας στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την ανάρτησή της στην ιστοσελίδα της Αρχής, καθώς και στην ιστοσελίδα του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ.

Η παρούσα προσβάλλεται κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 33 του ν. 4001/2011.

Αθήνα, 22 Ιουνίου 2023

**Ο Αντιπρόεδρος του Κλάδου Ενέργειας
της ΡΑΑΕΥ**

Δημήτριος Φούρλαρης

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΥ ΕΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ (ΕΣΦΑ)

ΤΜΗΜΑ Ι: ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Άρθρο 1-Αντικείμενο

1. Ο παρών Κανονισμός, εφεξής «Κανονισμός», ορίζει τη μεθοδολογία υπολογισμού του Απαιτούμενου Εσόδου του Διαχειριστή του Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου Α.Ε. «ΔΕΣΦΑ Α.Ε.» (εφεξής «Διαχειριστής») σε συνάρτηση με τις Δραστηριότητες του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ), καθώς και τη μεθοδολογία καθορισμού των τιμολογίων για τη χρέωση κάθε Δραστηριότητας σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 15 και 88 του Ν. 4001/2011 (εφεξής «Νόμος»), ως ισχύουν και του άρθρου 61 του Ν. 4409/2016, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, και σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας ΕΕ 2009/73 και του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/460 της Επιτροπής «για τη θέσπιση κώδικα δικτύου σχετικά με την εναρμονισμένη διάρθρωση των τιμολογίων μεταφοράς αερίου» (εφεξής «Κανονισμός 2017/460»).
2. Ο παρών Κανονισμός προσδιορίζει τα κριτήρια για τον χαρακτηρισμό και την κατηγοριοποίηση των υπηρεσιών που προσφέρονται από τον Διαχειριστή του ΕΣΦΑ, καθώς και τις βασικές προϋποθέσεις που εξετάζονται κατά την κατηγοριοποίηση των εν λόγω υπηρεσιών.
3. Ο παρών Κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις παροχής υπηρεσιών κοινής ωφέλειας κατά τα οριζόμενα στο εδάφιο (ιζ) της παραγράφου 2 του άρθρου 68 του Νόμου, καθώς και στο μέρος του τμήματος του ΕΣΦΑ που αναπτύσσεται από θυγατρική εταιρεία του Διαχειριστή κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στο εδάφιο (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 67 του Νόμου. Ειδικότερα θέματα εσόδου και τιμολόγησης που δεν ρυθμίζονται στον παρόντα Κανονισμό, καθώς και λεπτομέρειες εφαρμογής καθορίζονται με αποφάσεις της ΡΑΕ.
4. Οι διατάξεις του Κανονισμού 2017/460 και οι διατάξεις αμέσου εφαρμογής του ενωσιακού πλαισίου κατισχύουν.
5. Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού ερμηνεύονται και εφαρμόζονται σύμφωνα με τις οδηγίες και κατευθύνσεις της ΡΑΕ, σε εναρμόνιση με τις γενικές αρχές του ενωσιακού πλαισίου και τις ευρωπαϊκές πρακτικές και με γνώμονα την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.

Άρθρο 2 - Ορισμοί

1. Οι όροι που αναφέρονται στον παρόντα Κανονισμό έχουν το περιεχόμενο και την έννοια που τους αποδίδονται στον Νόμο και στις κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού, καθώς και στον Κανονισμό 2017/460.
2. Κάθε αναφορά σε άρθρο ή κεφάλαιο νοείται ως αναφορά σε άρθρο ή κεφάλαιο του παρόντος Κανονισμού, εκτός εάν αναφέρεται άλλως.
3. Ειδικότερα για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού, οι κατωτέρω ορισμοί έχουν την ακόλουθη έννοια:
 - α. **Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Έσοδου και Τιμολογίων**, η απόφαση της ΡΑΕ με την οποία εγκρίνεται: (α) το Επιτρεπόμενο και Απαιτούμενο Έσοδο, καθώς και τα τιμολόγια των Μη Ανταγωνιστικών - Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 2 παρ. 1 και 2, 15 και 88 του Νόμου, (β) το Επιτρεπόμενο και Απαιτούμενο Έσοδο, καθώς και τα τιμολόγια για την παροχή από τον ΔΕΣΦΑ υπηρεσιών «Μη Μεταφοράς» λαμβάνοντας υπόψη τις προβλέψεις του Κανονισμού 2017/460, και (γ) το Επιτρεπόμενο και Απαιτούμενο Έσοδο, καθώς και τα τιμολόγια για δραστηριότητες που νοούνται ως εντασσόμενες στις ανωτέρω Βασικές Δραστηριότητες του Διαχειριστή, των οποίων η άσκηση επιβάλλεται για λόγους που ανάγονται στην ασφάλεια εφοδιασμού, στην απελευθέρωση και εύρυθμη λειτουργία των αγορών φυσικού αερίου και την ενοποίηση των συστημάτων μεταφοράς, σύμφωνα με την κυριαρχική εκτίμηση της ΡΑΕ για τη σκοπιμότητα και την αναγκαιότητά τους, καθώς και τους όρους που διέπουν την παροχή τους, για μεταβατικό διάστημα που ορίζεται στο άρθρο 46 του παρόντος Κανονισμού.
 - β. **Απαιτούμενο Έσοδο Διασποράς της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ**, το έσοδο της Διασποράς της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, όπως ορίζεται στο άρθρο 23.
 - γ. **Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς**, το έσοδο για τη Δραστηριότητα Μεταφοράς, όπως ορίζεται στο άρθρο 22.
 - δ. **Απαιτούμενο Έσοδο της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ**, το έσοδο για τη Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, όπως ορίζεται στο άρθρο 23.
 - ε. **Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ**, αφορά στην εκφόρτωση, προσωρινή αποθήκευση και επαναεριοποίηση του ΥΦΑ, καθώς και στην έγχυσή του στο ΕΣΜΦΑ που διενεργείται στην Εγκατάσταση ΥΦΑ.
 - στ. **Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ**, οι υπηρεσίες πλέον της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, οι οποίες παρέχονται από τον Διαχειριστή στην Εγκατάσταση ΥΦΑ της Ρεβυθούσας και κατόπιν έγκρισης της ΡΑΕ, αντιμετωπίζονται ως ρυθμιζόμενες και εντασσόμενες στην κατηγορία της Βασικής Δραστηριότητας Εγκατάστασης ΥΦΑ, βάσει των κριτηρίων του άρθρου 5 του παρόντος Κανονισμού. Οι λογαριασμοί των εν λόγω βοηθητικών υπηρεσιών τηρούνται σύμφωνα με τους εγκεκριμένους από την ΡΑΕ Κανόνες Λογιστικού Διαχωρισμού και βάσει αυτών καθορίζονται η Ρυθμιζόμενη Περιουσιακή Βάση, εφόσον υφίσταται, και οι δαπάνες για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Οι βασικότερες εκ των υφιστάμενων υπηρεσιών που παρέχει ο Διαχειριστής παρατίθενται στο Παράρτημα Β.
 - ζ. **Βραχυχρόνια Αίτηση**, η Εγκεκριμένη Αίτηση για αδιάλειπτες ή διακοπτόμενες Υπηρεσίες Μεταφοράς ή η Εγκεκριμένη Αίτηση για Υπηρεσίες ΥΦΑ ή για Διακοπτόμενες Υπηρεσίες με διάρκεια μικρότερη των τριακοσίων εξήντα πέντε (365) συνεχόμενων ημερών.
 - η. **ΔΠΧΑ**, τα Διεθνή Χρηματοοικονομικά Πρότυπα Αναφοράς.
 - θ. **Δραστηριότητα Εγκατάστασης ΥΦΑ**, η Βασική Δραστηριότητα του ΕΣΦΑ που περιλαμβάνει την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ και τις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ.
 - ι. **Δραστηριότητα Μεταφοράς**, η Βασική Δραστηριότητα του ΕΣΦΑ που αφορά στην Υπηρεσία Μεταφοράς.

- ια. **Επιτρεπόμενο Έσοδο**, το συνολικό ετήσιο ποσό που εγκρίνεται από τη ΡΑΕ για κάθε υπηρεσία των Μη Ανταγωνιστικών-Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων με σκοπό την ανάκτηση του κόστους των λειτουργικών δαπανών, των αποσβέσεων και την επίτευξη εύλογης απόδοσης επί του επενδυμένου κεφαλαίου, αφαιρουμένων των εσόδων από υπηρεσίες που δεν έχουν διαχωριστεί λογιστικά, όπως ορίζεται στο άρθρο 9.
- ιβ. **Έτος Υπολογισμού**, το έτος που προηγείται του πρώτου έτους της Ρυθμιστικής Περιόδου και κατά το οποίο υπολογίζεται το Επιτρεπόμενο Έσοδο των Μη Ανταγωνιστικών – Ρυθμιζόμενων δραστηριοτήτων της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ.
- ιγ. **Ιδιοπαραγόμενα πάγια**, τα ενσώματα πάγια που κατασκευάζονται από τον Διαχειριστή, το κόστος κτήσης των οποίων περιλαμβάνει το σύνολο των δαπανών για πρώτες ύλες, αναλώσιμα υλικά, κεφαλαιοποιημένο κόστος εργασίας και λοιπά κόστη που κρίνονται αναγκαία και συνδέονται άρρηκτα με την κατασκευή των εν λόγω παγίων, ώστε αυτά να κατασκευαστούν και να τεθούν σε εμπορική λειτουργία για τον σκοπό που προορίζονται.
- ιδ. **Λογαριασμός Αποθεματικού για την αποκτηθείσα προσαύξηση τιμής δημοπρασίας**, ο διακριτός λογαριασμός στον οποίο εγγράφεται η αποκτηθείσα προσαύξηση (premium) επί της τιμής της δημοπρασίας δέσμευσης δυναμικότητας.
- ιε. **Μακροχρόνια Αίτηση**, η Εγκεκριμένη Αίτηση Αδιάλειπτων ή Διακοπτόμενων Υπηρεσιών Μεταφοράς, ή η Εγκεκριμένη Αίτηση ΥΦΑ διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των τριακοσίων εξήντα πέντε (365) συνεχών Ημερών.
- ιστ. **Μέση Χρέωση Χρήσης ΕΣΦΑ**, θεωρείται η σταθμισμένη χρέωση για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου υπολογισμού βάσει εσόδου Μεταφορικής Ικανότητας για το σύνολο των εισόδων και εξόδων (*Σημείων Εισόδου και Εξόδου*) του ΕΣΜΦΑ, εκφρασμένη σε €/kWh, όπως υπολογίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 25.
- ιζ. **Μη Ανταγωνιστικές - Ρυθμιζόμενες Δραστηριότητες του ΕΣΜΦΑ**, η Δραστηριότητα Μεταφοράς και οι Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς.
- ιη. **Μη Ανταγωνιστικές - Ρυθμιζόμενες Δραστηριότητες του ΕΣΦΑ**, οι Ρυθμιζόμενες Δραστηριότητες του ΕΣΜΦΑ και η Ρυθμιζόμενη Δραστηριότητα Εγκατάσταση ΥΦΑ.
- ιθ. **Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες**, οι υπηρεσίες τις οποίες δύναται να προσφέρει ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ σε Τρίτους, βάσει του νομοθετικού πλαισίου (ευρωπαϊκού και εθνικού) και του πλαισίου που ορίζεται στην απόφαση πιστοποίησης του Διαχειριστή, οι οποίες δεν υπόκεινται σε ρύθμιση από την ΡΑΕ. Οι εν λόγω υπηρεσίες τηρούνται διακριτά, σύμφωνα με τους εγκεκριμένους από την ΡΑΕ κανόνες λογιστικού διαχωρισμού.
- ικ. **Οικονομικά Ουδέτερο Έργο**, έργο σύνδεσης ή ανάπτυξης του ΕΣΦΑ, η υλοποίηση του οποίου δεν αυξάνει τη Μέση Χρέωση Χρήσης ΕΣΦΑ κατά την Περίοδο της Μέσης Χρέωσης.
- κα. **Οριακή τιμή**, η τιμή εκκίνησης δημοπρασίας δέσμευσης δυναμικότητας κατά περίπτωση:
- i. σε σημείο δημοπράτησης μεταφορικής ικανότητας στο ΕΣΜΦΑ,
 - ii. στο σημείο εισόδου ΥΦΑ, η οποία λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο του Ετήσιου Προγραμματισμού ΥΦΑ,
 - iii. στην εγκατάσταση ΥΦΑ, η οποία λαμβάνει χώρα στο πλαίσιο του Ετήσιου Προγραμματισμού ΥΦΑ,

η οποία ορίζεται ίση με την αντίστοιχη Τιμή Αναφοράς.

Στην περίπτωση δημοπρασίας για τη δέσμευση δυναμικότητας σε βραχυπρόθεσμη βάση, η Οριακή Τιμή ισούται με το γινόμενο της αντίστοιχης Τιμής Αναφοράς επί το λόγο του πλήθους των Ημερών δέσμευσης ως προς το πλήθος των Ημερών του Έτους, επί τον αντίστοιχο Συντελεστή Χρέωσης Βραχυχρόνιας Χρήσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 33.

Σε περίπτωση δεσμοποιημένου προϊόντος, που προσφέρεται σε Σημείο Δημοπράτησης Μεταφορικής Ικανότητας, η Οριακή Τιμή ισούται με το άθροισμα της αντίστοιχης

Τιμής Αναφοράς και της αντίστοιχης Τιμής Αναφοράς για κάθε Τυποποιημένο Προϊόν Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης/Παραλαβής η οποία ισχύει στο διασυνδεδεμένο με το ΕΣΦΑ σύστημα. Στην περίπτωση Δημοπρασίας ΥΦΑ για την δέσμευση Δεσμοποιημένης Δυναμικότητας ΥΦΑ στο πλαίσιο του Ετήσιου Προγραμματισμού ΥΦΑ, η Οριακή Τιμή ισούται με το άθροισμα της Τιμής Αναφοράς που ισχύει για τη Δυναμικότητα Αεριοποίησης ΥΦΑ και της Τιμής Αναφοράς που ισχύει για τη Μεταφορική Ικανότητα για Παράδοση στο Σημείο Εισόδου ΥΦΑ.

- κβ. **Παλαιά Ανακτήσιμη Διαφορά**, η Ανακτήσιμη Διαφορά των ετών 2006-2016, η οποία ανακτάται από τις εγχώριες εξόδους, όπως αυτή προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 21.
- κγ. **Περίοδος Μέσης Χρέωσης**, ορίζεται η χρονική περίοδος των είκοσι (20) ετών κατά την οποία αξιολογείται η οικονομική αποτελεσματικότητα ενός έργου.
- κδ. **Ποσοστό Διασποράς της Εγκατάστασης ΥΦΑ** («SocLNG»), το μέρος του Απαιτούμενου Εσόδου της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ που δύναται να ανακτάται από τους Χρήστες των Εξόδων του Συστήματος Μεταφοράς μέσω διακριτού τιμολογίου Διασποράς ΥΦΑ.
- κε. **Προβλεπόμενη Συμβατική Δυναμικότητα**, η εκτιμώμενη Δεσμευμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης/Παραλαβής σε Σημείο Εισόδου/Εξόδου, όπως κοινοποιείται από τον Διαχειριστή στη ΡΑΕ εκφραζόμενη σε (kWh/Ημέρα/Έτος).
- κστ. **Προσαύξηση Δημοπρασίας**, η διαφορά μεταξύ της τιμής εκκαθάρισης και της οριακής τιμής σε δημοπρασία· δέσμευσης δυναμικότητας.
- κζ. **Πρώτη Ρυθμιστική Περίοδος**, η Ρυθμιστική Περίοδος των ετών 2024-2027 κατά την οποία εφαρμόζεται για πρώτη φορά ο παρών Κανονισμός, με την επιφύλαξη της παρ. 2, του άρθρου 46.
- κη. **Ρυθμιστική Περίοδος**, η χρονική περίοδος για την οποία καθορίζονται τα κριτήρια και οι παράμετροι για τον καθορισμό των Επιτρεπόμενων Εσόδων του Διαχειριστή.
- κθ. **Συντελεστής Διόρθωσης**, το άθροισμα των προσαρμογών του Επιτρεπόμενου Εσόδου για τον υπολογισμό του Απαιτούμενου Εσόδου, όπως ορίζεται στα άρθρα 22 και 23.
- λ. **Τιμή Αναφοράς**, η τιμή αναφοράς καθορίζεται ως εξής:
1. Στην περίπτωση Σημείου Δημοπράτησης Μεταφορικής Ικανότητας στο ΕΣΜΦΑ, ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς (ΣΔΜ), όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του Κανονισμού 2017/460 και όπως υπολογίζεται στο άρθρο 30 του παρόντος Κανονισμού.
 2. Στην περίπτωση του Σημείου Εισόδου ΥΦΑ, ο Συντελεστής Χρέωσης για το σημείο εισόδου Αγ. Τριάδα (ΣΔΜ_{ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑ}) όπως ορίζεται στο άρθρο 29. Στην περίπτωση δημοπράτησης δυναμικότητας αεριοποίησης στην Εγκατάσταση ΥΦΑ, ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας ΥΦΑ (ΣΔΥ) όπως ορίζεται στο άρθρο 30.
- λα. **Τιμολόγιο Μεταφοράς**, το τιμολόγιο χρέωσης της Υπηρεσίας Μεταφοράς, όπως ορίζεται στο άρθρο 29.
- λβ. **Τιμολόγιο Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ**, το τιμολόγιο χρέωσης της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, όπως ορίζεται στο άρθρο 29.
- λγ. **Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς**, οι υπηρεσίες που παρέχονται από τον Διαχειριστή και πληρούν τα κριτήρια του Κανονισμού 2017/460 και του άρθρου 5 του Κανονισμού. Στις εν λόγω υπηρεσίες δεν περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες που ρυθμίζονται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 312/2014 που παρέχει ο Διαχειριστής του Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου. Οι βασικότερες εκ των υφιστάμενων υπηρεσιών που παρέχει ο Διαχειριστής παρατίθενται στο Παράρτημα Β.
- λδ. **Υπηρεσία Μεταφοράς**, αφορά στη διοχέτευση Φυσικού Αερίου μέσω δικτύου αγωγών υψηλής πίεσης με σκοπό την παροχή Φυσικού Αερίου σε Πελάτες, μη

συμπεριλαμβανομένης της Προμήθειας, καθώς και στην ανάπτυξη, συντήρηση και διαχείριση του ΕΣΜΦΑ.

Άρθρο 3- Στόχοι του Κανονισμού

1. Ο Κανονισμός για τον υπολογισμό του Επιτρεπόμενου και του Απαιτούμενου Εσόδου του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ, καθώς και των Συντελεστών Τιμολόγησης των Βασικών Δραστηριοτήτων του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου εναρμονίζεται προς τις δεσμευτικές αρχές του ενωσιακού πλαισίου και τις κατευθύνσεις της εθνικής νομοθεσίας, προκειμένου να διασφαλίζονται, αφενός η ασφάλεια εφοδιασμού και η παροχή στους Χρήστες υπηρεσιών υψηλής ποιότητας υπό όρους οικονομικής αποτελεσματικότητας, ανταποδοτικότητας και διαφάνειας, αφετέρου η δυνατότητα του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ να ανακτά τις δαπάνες, στις οποίες προβαίνει στο πλαίσιο εκπλήρωσης των καθηκόντων του, υπό όρους κοστοστρέφειας και αποδοτικότητας και με γνώμονα τη μακροπρόθεσμη δυνατότητά του να επιτελεί την αποστολή του. Συγκεκριμένα, αποσκοπείται:
 - α. τα Τιμολόγια του ΕΣΦΑ να αντικατοπτρίζουν το εύλογο κόστος, τον αποδοτικό και ανταποδοτικό χαρακτήρα των παρεχόμενων υπηρεσιών και της λειτουργίας του ΕΣΦΑ και το εύλογο επίπεδο προβλεψιμότητας των Τιμολογίων.
 - β. η διατήρηση της βιωσιμότητας και της χρηματοδοτικής ικανότητας του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ μέσω της επαρκούς διασφάλισης ότι ο Διαχειριστής θα διαθέτει τα απαραίτητα κεφάλαια για να:
 - Καλύπτει τις εύλογες και αποδοτικές λειτουργικές του δαπάνες.
 - Υλοποιεί και ανακτά τις αναγκαίες επενδύσεις που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ και της ισχύουσας νομοθεσίας.
 - Επιτυγχάνει μακροπρόθεσμα εύλογη απόδοση των απασχολούμενων κεφαλαίων.
 - γ. η παροχή κινήτρων στον Διαχειριστή του ΕΣΦΑ, προκειμένου να βελτιωθεί η αποδοτικότητα και η αξιοπιστία του ΕΣΦΑ, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στους Χρήστες του ΕΣΦΑ, η εύρυθμη λειτουργία της αγοράς ενέργειας και η ασφάλεια εφοδιασμού της χώρας, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 15 του Νόμου και η διασύνδεση μεταξύ των δικτύων αερίου.
 - δ. διαφανές, δίκαιο και αντικειμενικό πλαίσιο για τον καθορισμό του Εσόδου του Διαχειριστή και των Τιμολογίων του ΕΣΦΑ.
 - ε. ευχερέστερη κατανόηση των Χρηστών του ΕΣΦΑ σε σχέση με τα Τιμολόγια που αφορούν τόσο στην Υπηρεσία Μεταφοράς όσο και στην Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ και ιδίως του τρόπου καθορισμού και μεταβολής αυτών.

Άρθρο 4- Γενικές Αρχές

1. Η παροχή από τον Διαχειριστή του ΕΣΦΑ των Μη Ανταγωνιστικών - Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων του ΕΣΦΑ, ήτοι της Δραστηριότητας Μεταφοράς και Εγκατάστασης ΥΦΑ καθώς και των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς υπό όρους αποτελεσματικότητας και οικονομικής αποδοτικότητας, εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.
2. Για τον σκοπό αυτό, ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίζει αποδεδειγμένα ότι διαθέτει σε διαρκή βάση όλους τους αναγκαίους πόρους για την αποτελεσματική και αποδοτική εκπλήρωση των καθηκόντων του. Περαιτέρω, η ΔΕΣΦΑ Α.Ε. οφείλει να διατηρεί τα ταμειακά αποθέματα που απαιτούνται για την άσκηση των Βασικών Δραστηριοτήτων και των αρμοδιοτήτων που απορρέουν εκ της ιδιότητάς της ως Διαχειριστής του ΕΣΦΑ, καθώς και τα διαθέσιμα των χρηματικών εγγυήσεων Χρηστών και του Λογαριασμού Ασφάλειας Εφοδιασμού.

3. Η εκπλήρωση από τον Διαχειριστή των καθηκόντων του που συνέχονται με τις ανωτέρω Βασικές Δραστηριότητες προτεραιοποιείται απολύτως έναντι κάθε άλλης επιχειρηματικής πρωτοβουλίας. Συναφώς, η ΔΕΣΦΑ Α.Ε. οφείλει να διασφαλίζει και να αποδεικνύει ότι η ανάληψη άλλων δραστηριοτήτων, επενδύσεων - συμμετοχών ή υπηρεσιών δεν έχει επίπτωση στην άσκηση των ρυθμιζόμενων δραστηριοτήτων, δεν προκαλεί επιβάρυνση στους Χρήστες του ΕΣΦΑ ούτε διακινδυνεύει τη δυνατότητα της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. να ανταποκρίνεται προσηκόντως στις απαιτήσεις που απορρέουν εκ της ιδιότητας του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ.

Για τους λόγους αυτούς, η άσκηση υπηρεσιών και η ανάληψη δραστηριοτήτων και επενδύσεων - συμμετοχών που κείνται πέραν και εκτός των Βασικών Δραστηριοτήτων της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. υλοποιούνται μέσω διακριτής νομικής οντότητας, η οποία φέρει όλα τα σχετικά κόστη και κινδύνους.

Άρθρο 5-

Αρχές διάκρισης των παρεχόμενων υπηρεσιών

1. Οι Μη Ανταγωνιστικές – Ρυθμιζόμενες Δραστηριότητες που παρέχει ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ διακρίνονται σε:
 - α. Δραστηριότητα Μεταφοράς.
 - β. Δραστηριότητα Εγκατάστασης ΥΦΑ, με διάκριση στην Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ και στις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ.
 - γ. Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς.
2. Ο διαχωρισμός των ανωτέρω δραστηριοτήτων που ασκεί ο Διαχειριστής αποσκοπεί:
 - α. Στην εναρμόνιση με το ευρωπαϊκό και εθνικό νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο.
 - β. Στην ενίσχυση των στόχων που τίθενται στον κανονισμό του εσόδου και των τιμολογίων του Διαχειριστή ΕΣΦΑ, με έμφαση στη διαφάνεια υπολογισμού των τιμολογίων των παρεχόμενων υπηρεσιών και στην αποφυγή σταυροειδών επιδοτήσεων.
3. Η ένταξη μιας υπηρεσίας στην κατηγορία ρυθμιζόμενων Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς προϋποθέτει κατ' ελάχιστον τα εξής:
 - α. Η υπηρεσία δεν αποτελεί μέρος της δραστηριότητας Μεταφοράς ή μη ρυθμιζόμενη υπηρεσία.
 - β. Πρόκειται για μια υπηρεσία άρρηκτα συνδεδεμένη, αναγκαία ή επικουρική αυτής της υπηρεσίας Μεταφοράς.
 - γ. Η παροχή της υπηρεσίας συνεπάγεται τη χρήση παγίων περιουσιακών στοιχείων της υπηρεσίας Μεταφοράς, τα οποία όμως είναι πλήρως λογιστικά διαχωρισμένα και δεν επιβαρύνουν την υπηρεσία Μεταφοράς.
 - δ. Οι ωφελούμενοι από την παρεχόμενη υπηρεσία είναι οι Χρήστες του ΕΣΦΑ.
4. Ο χαρακτηρισμός μιας υπηρεσίας ως Βοηθητική Υπηρεσία ΥΦΑ προϋποθέτει κατ' ελάχιστον τα εξής:
 - α. Πρόκειται για μια υπηρεσία άρρηκτα συνδεδεμένη, αναγκαία ή επικουρική αυτής της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ.

- β. Η παροχή της υπηρεσίας συνεπάγεται τη χρήση παγίων περιουσιακών στοιχείων της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, τα οποία όμως είναι πλήρως λογιστικά διαχωρισμένα και δεν επιβαρύνουν την υπηρεσία ΥΦΑ.
- γ. Οι ωφελούμενοι από την παρεχόμενη υπηρεσία είναι Χρήστες του τερματικού σταθμού ΥΦΑ.

ΤΜΗΜΑ ΙΙ: ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΣΟΔΩΝ ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΤΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΥΦΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΣΟΔΟΥ ΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ

Άρθρο 6- Ρυθμιστική Περίοδος

1. Η διάρκεια της Ρυθμιστικής Περιόδου ορίζεται σε τέσσερα (4) έτη.
2. Ως πρώτη Ρυθμιστική Περίοδος κατά την οποία εφαρμόζεται για πρώτη φορά ο παρών Κανονισμός ορίζεται η χρονική περίοδος από την 1^η Ιανουαρίου 2024 έως και την 31^η Δεκεμβρίου 2027.

Άρθρο 7- Βάση Τιμών

1. Οι υπολογισμοί όλων των μεγεθών που ορίζονται στον παρόντα Κανονισμό πραγματοποιούνται σε ονομαστικές τιμές.
2. Τα μεγέθη των προϋπολογιστικών παραμέτρων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του Επιτρεπόμενου Εσόδου καθορίζονται αρχικά σε σταθερές τιμές του Έτους Υπολογισμού και ανάγονται σε ονομαστικές τιμές όπως προσδιορίζεται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου. Πρόκειται για τις ακόλουθες παραμέτρους του Επιτρεπόμενου Εσόδου:
 - α. τις λειτουργικές δαπάνες, ελεγχόμενες (παραμετροί OT_i και OL_i του άρθρου 10) και μη ελεγχόμενες (παραμετροί UT_i και UL_i του άρθρου 10),
 - β. τα εκτιμώμενα έσοδα από λοιπές Ρυθμιζόμενες και μη Υπηρεσίες (παραμετροί YT_i και YL_i του άρθρου 10),
 - γ. τις νέες επενδύσεις και τις επενδύσεις σε εξέλιξη, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 17,
 - δ. το προϋπολογιζόμενο αναγκαίο Κεφάλαιο Κίνησης (παραμετροί WCL_i και WCT_i του άρθρου 15).
3. Διευκρινίζονται οι ακόλουθες αρχές:
 - α. Η υπολειπόμενη αξία της Ρυθμιζόμενης Περιουσιακής Βάσης κατά το τελευταίο έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα απολογιστικά στοιχεία (το δεύτερο έτος

πριν το Έτος Υπολογισμού) εκφράζεται σε ονομαστικές τιμές, (δηλαδή στις τιμές κτήσης των παγίων που τη συνθέτουν), και δεν εφαρμόζεται πληθωρισμός στην αξία αυτή. Οι αρχικά εκτιμώμενες επενδύσεις, επενδυμένα κεφάλαια για έργα σε εξέλιξη και αποσύρσεις παγίων για τα έτος που προηγείται του Έτους Υπολογισμού καθώς και για το έτος Υπολογισμού, επίσης εκφράζονται σε ονομαστικές τιμές, (δηλαδή στην ονομαστική αξία του σχετικού έτους).

- β. Οι αποσβέσεις που προϋπολογίζονται για τα νέα πάγια που εκτιμάται ότι θα δημιουργηθούν μέσα στην επόμενη Ρυθμιστική Περίοδο (καθώς και για αυτά που εκτιμώνται για το Έτος Υπολογισμού και το έτος πριν το Έτος Υπολογισμού), προκύπτουν από επενδύσεις και επενδυμένα κεφάλαια εκφρασμένα ήδη σε ονομαστικές τιμές (με βάση την παρ. 2, περίπτωση ιν και την παρ. 3, περίπτωση ι του παρόντος άρθρου). Συνεπώς, δεν εφαρμόζεται πληθωρισμός στις προκύπτουσες αποσβέσεις, ούτε απαιτείται να υπολογίζονται οι αποσβέσεις πρώτα σε σταθερές τιμές και μετά να πληθωρίζονται.
 - γ. Η φθίνουσα αξία (σε σταθερές τιμές) της Ρυθμιστικής Περιουσιακής Βάσης λόγω πληθωρισμού τα επόμενα έτη αμειβεται με τη χρήση ονομαστικού WACC σύμφωνα με το άρθρο 19, οπότε δεν απαιτείται η εφαρμογή πληθωρισμού στην αξία των παγίων στη ΡΠΒ και των αποσβέσεων.
4. Η αναγωγή σε ονομαστικές τιμές των παραμέτρων για τον υπολογισμό του Επιτρεπόμενου Εσόδου που αναφέρονται στην παρ. 2 του παρόντος άρθρου για κάθε έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου, πραγματοποιείται με βάση τον προβλεπόμενο μέσο ετήσιο Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (ΜΔΤΚ) που εκτιμάται από έγκυρους εγχώριους (Τράπεζα της Ελλάδος, Υπουργείο Οικονομικών) ή διεθνείς (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) οργανισμούς και συμφωνείται κάθε φορά με τη ΡΑΕ.
 5. Η διαφορά που προκύπτει στο Επιτρεπόμενο Έσοδο κάθε έτους της Ρυθμιστικής Περιόδου λόγω της απόκλισης μεταξύ του προβλεπόμενου και του απολογιστικού ετήσιου ΜΔΤΚ εκκαθαρίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 22 και 23.

Άρθρο 8- Επαλήθευση Στοιχείων

1. Ο Διαχειριστής υποχρεούται να διασφαλίσει ότι:
 - α. Κάθε απολογιστικό (ex-post) στοιχείο που χρησιμοποιείται σε υπολογισμούς οι οποίοι προσδιορίζονται στον παρόντα Κανονισμό αντλείται από ελεγμένες, έγκυρες και αντικειμενικές εκθέσεις ή δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες σχετικές με την εταιρία και βασίζεται στους Κανόνες Λογιστικού Διαχωρισμού που ισχύουν για τον Διαχειριστή. Οι πηγές των σχετικών στοιχείων περιλαμβάνουν, χωρίς περιορισμό, τις λογιστικά διαχωρισμένες οικονομικές καταστάσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή των Κανόνων Λογιστικού Διαχωρισμού που ισχύουν για τον Διαχειριστή, το Ρυθμιστικό Μητρώο Παγίων και τις οικονομικές καταστάσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ).
 - β. Οι μεταβλητές ή οι παράμετροι που χρησιμοποιούνται στους ανωτέρω υπολογισμούς πρέπει να είναι επαρκώς τεκμηριωμένες και να βασίζονται σε σαφείς και αντικειμενικές παραδοχές που υποστηρίζονται με επαρκή τεκμηρίωση από τις σχετικές πηγές πληροφοριών.
2. Ο Διαχειριστής υποχρεούται επίσης να διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που υποβάλλονται για τη συμμόρφωση με το παρόν άρθρο έχουν ελεγχθεί ή επαληθευθεί από τους ορκωτούς ελεγκτές του Διαχειριστή ή άλλο ανεξάρτητο φυσικό ή νομικό πρόσωπο.
3. Η υποχρέωση ελέγχου ή επαλήθευσης από Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή ή άλλο ανεξάρτητο πρόσωπο δεν αίρει την ευθύνη του Διαχειριστή για την προετοιμασία και την υποβολή των

απαιτούμενων στοιχείων, ούτε συνεπάγεται την ανάληψη από τον Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή ή άλλο ανεξάρτητο πρόσωπο, αντί του Διαχειριστή, οποιασδήποτε ευθύνης για τυχόν σφάλματα ή παραλείψεις στα στοιχεία. Επίσης, ο Διαχειριστής υποχρεούται να μεριμνήσει για τη διευκόλυνση του εποπτικού ρόλου της ΡΑΕ, σε ό,τι αφορά την πρόσβαση της Αρχής στα εν λόγω στοιχεία καθώς και στη δυνατότητα παροχής πληροφοριών από τον Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή ή το ανεξάρτητο πρόσωπο.

4. Οι εκθέσεις ελέγχου ή επαλήθευσης θα πρέπει να καλύπτουν (ενδεικτικά κι όχι περιοριστικά) τα ακόλουθα θέματα:
 - α. Το ύψος των λειτουργικών δαπανών, τον διαχωρισμό των λειτουργικών δαπανών σε ελεγχόμενες και μη ελεγχόμενες και τον διαχωρισμό των ελεγχόμενων δαπανών ανά κατηγορία λειτουργικών δαπανών ή/και βάσει κριτηρίων που καθορίζει η ΡΑΕ.
 - β. Το ύψος των κεφαλαιουχικών δαπανών (περιλαμβανομένων των επενδύσεων που υλοποιούνται με χρηματοδότηση τρίτων), τον διαχωρισμό τους ανά κατηγορία κεφαλαιουχικών δαπανών ή/και βάσει κριτηρίων που καθορίζει η ΡΑΕ και τη μεταφορά ή επιμερισμό παγίων στοιχείων (αν υφίσταται) μεταξύ των επιμέρους Ρυθμιζόμενων Υπηρεσιών του ΕΣΦΑ, ή μεταξύ του Διαχειριστή και συνδεδεμένων εταιριών.
 - γ. Την πολιτική κεφαλαιοποίησης των δαπανών του Διαχειριστή και την εξασφάλιση ότι η ταξινόμηση των δαπανών σε λειτουργικές και κεφαλαιουχικές δεν μεταβάλλεται μέσα στη Ρυθμιστική Περίοδο και κάθε μεταβολή αυτής της πολιτικής μεταξύ Ρυθμιστικών Περιόδων λαμβάνει χώρα μετά από έγκριση της ΡΑΕ.
 - δ. Τα έσοδα των Ρυθμιζόμενων Υπηρεσιών του ΕΣΦΑ και τις αποκλίσεις σε σχέση με τα εγκεκριμένα Απαιτούμενα Έσοδα, καθώς και τα κέρδη από Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες.
 - ε. Το Ρυθμιστικό Μητρώο Παγίων και την κατάσταση της Ρυθμιστικής Περιουσιακής Βάσης.
 - στ. Τον τρόπο με τον οποίο επιμερίζονται κοινές δαπάνες μεταξύ των διάφορων Υπηρεσιών του Διαχειριστή, σύμφωνα με τους εγκεκριμένους από τη ΡΑΕ Κανόνες Λογιστικού Διαχωρισμού.
 - ζ. Συναλλαγές με συνδεδεμένες εταιρίες.

Άρθρο 9-

Επιτρεπόμενο Έσοδο Διαχειριστή

1. Το Επιτρεπόμενο Έσοδο (AR) των Μη Ανταγωνιστικών - Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων του ΕΣΦΑ είναι το άθροισμα των Επιτρεπόμενων Εσόδων των Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων του ΕΣΜΦΑ και της Ρυθμιζόμενης Δραστηριότητας Εγκατάστασης ΥΦΑ.
2. Ειδικότερα, το Επιτρεπόμενο Έσοδο των Μη Ανταγωνιστικών - Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων του ΕΣΦΑ καθορίζεται με βάση τις ακόλουθες σχέσεις:

$$AR_{PYI_i} = AR_{MET_i} + AR_{Y\Phi A_i}$$

$$AR_{MET_i} = AR_{YME_i} + AR_{YMM_i}$$

$$AR_{Y\Phi A_i} = AR_{YY\Phi_i} + AR_{PIY\Phi_i}$$

Όπου:

- ARPYΠ_i**: Το Επιτρεπόμενο Έσοδο των Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων του ΕΣΦΑ για το έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου.
- ARMET_i**: Το Επιτρεπόμενο Έσοδο των Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων του ΕΣΜΦΑ για το έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου.
- ARYΦΑ_i**: Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Ρυθμιζόμενης Δραστηριότητας Εγκατάστασης ΥΦΑ για το έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου.
- ARYME_i**: Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς για το έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου, το οποίο υπολογίζεται, και ανακτάται από τις Χρεώσεις Χρήσης του ΕΣΜΦΑ, με βάση τον παρόντα Κανονισμό.
- ARYMM_i**: Το Επιτρεπόμενο Έσοδο των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς για το έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου, το οποίο καθορίζεται και ανακτάται με διακριτά Τιμολόγια από τους χρήστες των αντίστοιχων υπηρεσιών όπως εκάστοτε εγκρίνονται με απόφαση ΡΑΕ.
- ARYYΦ_i**: Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ για το έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου, το οποίο υπολογίζεται και ανακτάται από τα Τιμολόγια της Εγκατάστασης ΥΦΑ, με βάση τον παρόντα Κανονισμό.
- ARΠΥΦ_i**: Το Επιτρεπόμενο Έσοδο των Βοηθητικών Υπηρεσιών ΥΦΑ για το έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου, το οποίο καθορίζεται και ανακτάται με διακριτά Τιμολόγια από τους χρήστες των αντίστοιχων υπηρεσιών, όπως εκάστοτε εγκρίνονται με απόφαση ΡΑΕ.
3. Ο παρών Κανονισμός ορίζει τη Μεθοδολογία υπολογισμού του Επιτρεπόμενου και Απαιτούμενου Εσόδου και των Τιμολογίων της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, καθώς και τις βασικές αρχές υπολογισμού του Εσόδου των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και των Βοηθητικών Υπηρεσιών ΥΦΑ. Οι Μεθοδολογίες υπολογισμού των Τιμολογίων των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και των Βοηθητικών Υπηρεσιών ΥΦΑ περιγράφονται ως ένα γενικότερο πλαίσιο αρχών στο άρθρο 26.
4. Τα ποσά που ανακτώνται μέσω του Απαιτούμενου Εσόδου των Υπηρεσιών Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ και των σχετικών Τιμολογίων τους αφορούν αποκλειστικά (με την επιφύλαξη των παρακάτω περιπτώσεων του παρόντος άρθρου) στις αντίστοιχες αποκλίσεις μεταξύ του αρχικά εγκεκριμένου Επιτρεπόμενου Εσόδου και του αντίστοιχου απολογιστικού για την κάθε Υπηρεσία διακριτά. Τα ποσά που ανακτώνται μέσω του Απαιτούμενου Εσόδου της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ δεν δύναται να αφορούν σε άλλες Υπηρεσίες, ούτε να συμψηφίζονται (με θετικό ή αρνητικό πρόσημο) σε αυτά αποκλίσεις μεταξύ του αρχικά εγκεκριμένου Επιτρεπόμενου Εσόδου και του αντίστοιχου απολογιστικού άλλης Υπηρεσίας, εκτός αν ρητά προβλέπεται στον παρόντα Κανονισμό και συγκεκριμένα στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- στο Ποσοστό Διασποράς της Εγκατάστασης ΥΦΑ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 20.
 - στην Παλαιά Ανακτήσιμη Διαφορά, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 21.
 - στις Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες, των οποίων ένα ποσοστό επί του καθαρού κέρδους μεταφέρεται προς όφελος των Χρηστών του ΕΣΦΑ, σύμφωνα με όσα ορίζονται στα άρθρα 22 και 23.
 - σε άλλα έσοδα που αποκτώνται από υπηρεσίες οι οποίες δεν είναι λογιστικά διαχωρισμένες με βάση τους Κανόνες Λογιστικού Διαχωρισμού του Διαχειριστή, οπότε τα κόστη που αφορούν στην παροχή των σχετικών υπηρεσιών έχουν

επιβαρύνει τις Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες Μεταφοράς ή/και Βασικής Εγκατάστασης ΥΦΑ.

- ε. στην Υπηρεσία Φόρτωσης Φορτηγών ΥΦΑ (truck loading) και στην Υπηρεσία Φόρτωσης ΥΦΑ σε πλοία μικρής κλίμακας (small-scale LNG), σύμφωνα με την παρ. 13 του άρθρου 26.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΕΣΟΔΟ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΥΦΑ

Άρθρο 10-

Επιτρεπόμενο Έσοδο Υπηρεσίας Μεταφοράς και Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ

1. Ο υπολογισμός του Επιτρεπόμενου Εσόδου του Διαχειριστή για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ γίνεται πριν την έναρξη της Ρυθμιστικής Περιόδου και για κάθε έτος i αυτής, σύμφωνα με τις εξής σχέσεις:

$$ARYME_i = ARYME_{En_i} + ARYME_{Ex_i}$$

$$ARYME_{En_i} = ΠΕ\% \times (OT_i + UT_i + DT_i + RT_i - YT_i)$$

$$ARYME_{Ex_i} = (1-ΠΕ)\% \times (OT_i + UT_i + DT_i + RT_i - YT_i) + (socLNG \times TARYY\Phi_i) + oldRD_i$$

$$ARYY\Phi_i = TARYY\Phi_i \times (1 - socLNG)$$

$$TARYY\Phi_i = OL_i + UL_i + DL_i + RL_i - YL_i$$

Όπου:

ARYME_i Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου.

ΠΕ% Το ποσοστό του κόστους που επιμερίζεται στα Σημεία Εισόδου του Συστήματος Μεταφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 2017/460. Το εναπομείναν μέρος του κόστους $(1-ΠΕ)\%$ επιμερίζεται στα Σημεία Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς.

ARYME_{En_i} Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα Σημεία Εισόδου του Συστήματος Μεταφοράς όπως κατανέμεται κατά ποσοστό ΠΕ%, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 2017/460.

ARYME_{Ex_i} Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα Σημεία Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς. Το μέρος του κόστους που επιμερίζεται ανάμεσα στα Σημεία Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς κατανέμεται κατά ποσοστό $(1-ΠΕ)\%$, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 2017/460.

ARYYΦ_i Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου, το οποίο υπολογίζεται και ανακτάται από τα Τιμολόγια της Εγκατάστασης ΥΦΑ.

- TARYYΦ_i** Το συνολικό Επιτρεπόμενο Έσοδο της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου, το οποίο υπολογίζεται και ανακτάται σε ποσοστό $(1 - \text{socLNG})$ από τα Τιμολόγια της Εγκατάστασης ΥΦΑ και σε ποσοστό socLNG από τους Χρήστες της Υπηρεσίας Μεταφοράς, μέσω διακριτής Χρέωσης Διασποράς ΥΦΑ στα Σημεία Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς.
- OT_i / OL_i** Οι προϋπολογιζόμενες εύλογες ετήσιες και αποδοτικές ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες του έτους αναφοράς i που αφορούν αντίστοιχα στην Υπηρεσία Μεταφοράς και την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, σύμφωνα με το άρθρο 12.
- UT_i / UL_i** Οι προϋπολογιζόμενες ετήσιες μη ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες του έτους αναφοράς i που αφορούν αντίστοιχα στην Υπηρεσία Μεταφοράς και την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ αντίστοιχα, σύμφωνα με το άρθρο 13.
- DT_i / DL_i** Οι εκτιμώμενες ετήσιες αποσβέσεις του έτους αναφοράς i των παγίων στοιχείων της Ρυθμιζόμενης Περιουσιακής Βάσης (ΡΠΒ) της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ αντίστοιχα, σύμφωνα με το άρθρο 14.
- RT_i / RL_i** Η επιτρεπόμενη απόδοση επί των απασχολούμενων κεφαλαίων της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ που προσδιορίζεται ως το γινόμενο των εξής παραμέτρων:
- i. της εκτιμώμενης αξίας της ΡΠΒ του έτους αναφοράς i σύμφωνα με το άρθρο 15, και
 - ii. του ονομαστικού προ φόρων εκατοστιαίου ποσοστού απόδοσης ($r\text{ΠΒ}$) σύμφωνα με το άρθρο 19.
- YT_i / YL_i** Τα εκτιμώμενα έσοδα του έτους αναφοράς i από λοιπές Ρυθμιζόμενες και μη Υπηρεσίες που σχετίζονται αντίστοιχα με την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία ΥΦΑ, σύμφωνα με την παρ. 4, περίπτωση δ του άρθρου 8 του Κανονισμού.
- SocLNG** Το Ποσοστό Διασποράς της Εγκατάστασης ΥΦΑ, δηλαδή το τμήμα του Επιτρεπόμενου Εσόδου της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ που δύναται να ανακτηθεί από τους Χρήστες της Υπηρεσίας Μεταφοράς μέσω διακριτής Χρέωσης Διασποράς ΥΦΑ στα Σημεία Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς, σύμφωνα με το άρθρο 20.
- oldRD_i** Η Παλαιά Ανακτήσιμη Διαφορά, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 21.
2. Το Επιτρεπόμενο Έσοδο για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ καθορίζεται για κάθε έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου με την Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων που εκδίδει η ΡΑΕ πριν την έναρξη της Ρυθμιστικής Περιόδου.
 3. Προκειμένου να εξομαλυνθούν όσο το δυνατόν περισσότερο οι διακυμάνσεις των Επιτρεπόμενων Εσόδων ή των Τιμολογίων του Διαχειριστή εντός της Ρυθμιστικής Περιόδου, οι τιμές των Επιτρεπόμενων Εσόδων για κάθε έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου δύναται να αναπροσαρμόζονται κατόπιν αιτήματος του Διαχειριστή ή πρωτοβουλίας της ΡΑΕ, υπό την προϋπόθεση ότι:
 - α. η παρούσα αξία των αρχικά υπολογισθέντων Επιτρεπόμενων Εσόδων κατά τη διάρκεια της Ρυθμιστικής Περιόδου είναι ίση με την παρούσα αξία των προσαρμοσμένων Επιτρεπόμενων Εσόδων κατά τη διάρκεια της Ρυθμιστικής

Περίοδου, υπολογιζόμενη με συντελεστή προεξόφλησης το ονομαστικό προ φόρων εκατοστιαίο ποσοστό απόδοσης, που υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19, και

- β. δεν υπονομεύεται η ικανότητα του Διαχειριστή να χρηματοδοτεί τις δραστηριότητές του με αποτελεσματικό τρόπο.

Άρθρο 11- Λειτουργικές Δαπάνες

1. Οι λειτουργικές δαπάνες που περιλαμβάνονται στο Επιτρεπόμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ για κάθε έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου είναι οι εύλογες και αποδοτικές δαπάνες του Διαχειριστή και οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την ομαλή διαχείριση, λειτουργία και συντήρηση του ΕΣΦΑ κατά τρόπο αποτελεσματικό, οικονομικά αποδοτικό και αξιόπιστο, και ανταποδοτικό για τους Χρήστες.
2. Ανάλογα με τον βαθμό ελέγχου που τους ασκεί ο Διαχειριστής, οι λειτουργικές δαπάνες διακρίνονται σε δαπάνες τις οποίες ο Διαχειριστής μπορεί να ελέγξει (Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες), καθώς και σε δαπάνες τις οποίες ο Διαχειριστής δεν μπορεί να ελέγξει (Μη Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες), όπως ορίζονται αντίστοιχα στα άρθρα 12 και 13.
3. Οι Ρυθμιζόμενες Λειτουργικές Δαπάνες δεν περιλαμβάνουν:
 - α. κόστη χρηματοδότησης, καθώς και τόκους ή/και μισθώματα από μακροπρόθεσμες χρηματοδοτικές μισθώσεις,
 - β. φόρους επί των κερδών του Διαχειριστή,
 - γ. μη εύλογο ή αυξημένο περιθώριο κέρδους για υπηρεσίες ή αγαθά που μπορεί να παρέχονται από συνδεδεμένη εταιρία του Διαχειριστή,
 - δ. προβλέψεις για την κάλυψη κινδύνων, όπως ενδεικτικά, προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις, ή προβλέψεις για επίδικες υποθέσεις και άλλες διεκδικήσεις, ή προβλέψεις δαπανών που αφορούν σε αποζημιώσεις ή παροχές σε εργαζομένους,
 - ε. τυχόν δαπάνες που κρίνεται αιτιολογημένα ότι δεν έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα προς τους Χρήστες Μεταφοράς και ΥΦΑ και δεν εντάσσονται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του Διαχειριστή σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του ν. 4001/2011,
 - στ. το μέρος των λειτουργικών δαπανών που χρηματοδοτείται από τυχόν επιδοτήσεις και επιχορηγήσεις που λαμβάνει ο Διαχειριστής σε σχέση με τις Υπηρεσίες Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ και την άσκηση των σχετικών δραστηριοτήτων του.

Άρθρο 12- Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες

1. Οι εύλογες και αποτελεσματικές Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ προσδιορίζονται λαμβάνοντας υπόψη:
 - α. την υποβληθείσα εισήγηση του Διαχειριστή για το Επιτρεπόμενο Έσοδο για την

Υπηρεσία Μεταφοράς και την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, όπου διακριτά αναφέρονται ανά έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου οι εκτιμώμενες λειτουργικές δαπάνες για την εκάστοτε Υπηρεσία.

- β. τις πλέον πρόσφατες διαθέσιμες λογιστικά διαχωρισμένες οικονομικές καταστάσεις του Διαχειριστή, από τις οποίες προκύπτουν τα απολογιστικά στοιχεία του λειτουργικού κόστους.
 - γ. στοιχεία σχετικά με τις πραγματοποιηθείσες Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες, με ανάλυση ανά κατηγορία δαπάνης, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, και βάσει κριτηρίων που καθορίζει η ΡΑΕ, και για τις πραγματοποιηθείσες Μη Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες, σύμφωνα με το άρθρο 13, σε συμφωνία με τις λογιστικά διαχωρισμένες οικονομικές καταστάσεις του Διαχειριστή και επαληθευμένες από πιστοποιημένο Ορκωτό Ελεγκτή.
 - δ. το επενδυτικό πλάνο του Διαχειριστή, σύμφωνα με το εγκεκριμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΦΑ, καθώς και την εξέλιξη των επενδύσεων και την επίπτωσή τους στο κόστος λειτουργίας και συντήρησης του ΕΣΦΑ.
 - ε. τα αποτελέσματα ειδικών ελέγχων που ανατίθενται σε ανεξάρτητους συμβούλους.
 - στ. στοιχεία εκ της συγκριτικής αξιολόγησης (benchmarking) της λειτουργίας των Διαχειριστών άλλων Συστημάτων Μεταφοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είτε συνολικά είτε για ειδικές κατηγορίες δαπανών, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ΕΣΦΑ και τις όποιες διαφορές του από τα συστήματα μεταφοράς και ΥΦΑ των άλλων Διαχειριστών.
 - ζ. αποτελέσματα τυχόν Δημόσιων Διαβουλεύσεων επί συγκεκριμένων ζητημάτων που επηρεάζουν σημαντικά τα λειτουργικά κόστη της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ.
 - η. την ανάγκη συνεχούς βελτίωσης του επιπέδου αποτελεσματικότητας των Υπηρεσιών Μεταφοράς και Εγκατάστασης ΥΦΑ, καθώς και την ανάγκη σύγκλισης προς τα οικονομικά βέλτιστα επίπεδα αναφορικά με την αποδοτικότητα του ΕΣΦΑ και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.
2. Μεταξύ των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών περιλαμβάνονται οι παρακάτω κατηγορίες:
- α. Μισθοδοσία: το κόστος μισθοδοσίας τακτικού και έκτακτου προσωπικού και Διοίκησης, με ανάλυση για κάθε μια από τις τρεις κατηγορίες σε μικτές τακτικές αποδοχές, πρόσθετες αποδοχές, εργοδοτικές εισφορές, υπερωριακή απασχόληση και βάρδιες, δαπάνες για κάλυψη κόστους εκτός έδρας μετακινήσεων και παρεπόμενες παροχές προσωπικού. Ειδικά για την τελευταία αυτή κατηγορία, θα πρέπει να δίνεται ανάλυση του είδους και του εκτιμώμενου κόστους για τις μεγαλύτερες σε αξία παροχές, καθώς και του πλαισίου από το οποίο αυτές απορρέουν (νομοθετικές ρυθμίσεις, συλλογικές συμβάσεις ή αποφάσεις Διοίκησης).
 - β. Αμοιβές Τρίτων: το κόστος που προκύπτει από συμβάσεις που συνάπτει ο Διαχειριστής με τρίτους στο πλαίσιο των λειτουργιών που επιτελεί.
 - γ. Παροχές Τρίτων: οι δαπάνες αναφορικά με υπηρεσίες που λαμβάνει ο Διαχειριστής από τρίτους.
 - δ. Υλικά και αναλώσιμα: το σύνολο των εξόδων του Διαχειριστή σε υλικά και αναλώσιμα που απαιτούνται στο πλαίσιο της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ.
 - ε. Λοιπά έξοδα: οι δαπάνες που δεν εντάσσονται σε κάποια από τις παραπάνω

κατηγορίες αυτής της παραγράφου και συνδέονται άρρηκτα με τη λειτουργία του Διαχειριστή.

3. Ο καθορισμός των εύλογων και αποδοτικών ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών για την Ρυθμιστική Περίοδο βασίζεται πρωτίστως στα απολογιστικά δεδομένα του Διαχειριστή, βάσει της προσέγγισης που περιγράφεται στην παρούσα παράγραφο. Με αυτή την προσέγγιση, η οποία δύναται να χρησιμοποιηθεί για τις συνολικές Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες ή για συγκεκριμένες κατηγορίες τους, αξιολογούνται από τη ΡΑΕ, βάσει αναλυτικής και τεκμηριωμένης εισήγησης του Διαχειριστή αναφορικά με όλες τις παρακάτω παραμέτρους, τα ακόλουθα:

α. **Οι ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες βάσης.** Αυτές εκτιμώνται με βάση τα απολογιστικά στοιχεία για τις ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες του πιο πρόσφατου διαθέσιμου έτους της προηγούμενης Ρυθμιστικής Περιόδου (το δεύτερο έτος πριν το Έτος Υπολογισμού), ενώ λαμβάνονται υπόψη κι οι εκτιμήσεις του Διαχειριστή για το ύψος των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών για τα τελευταία δύο έτη της προηγούμενης Ρυθμιστικής Περιόδου. Σε περίπτωση όπου οι απολογιστικές δαπάνες κατά το τελευταίο διαθέσιμο έτος επηρεάζονται σημαντικά από κάποιο μεμονωμένο γεγονός, ή δεν θεωρούνται αντιπροσωπευτικές της συνήθους λειτουργίας του ΕΣΦΑ, τότε δύναται να χρησιμοποιηθούν οι λειτουργικές δαπάνες ενός εναλλακτικού έτους, ή ο μέσος όρος διαδοχικών πρόσφατων ετών. Οι ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες βάσης αξιολογούνται για το εύλογο ύψος τους χρησιμοποιώντας τα στοιχεία και τις τεχνικές που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 4 του παρόντος άρθρου.

β. **Οι τάσεις κι ο ρυθμός μεταβολής των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών.** Ο προβλεπόμενος ρυθμός μεταβολής των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών κατά τη διάρκεια της Ρυθμιστικής Περιόδου, λαμβάνοντας υπόψη τα έτη της προηγούμενης ρυθμιστικής περιόδου. Ο ρυθμός μεταβολής δύναται να περιλαμβάνει τους ακόλουθους παράγοντες:

- **Πληθωρισμός.** Γίνεται η παραδοχή ότι οι λειτουργικές δαπάνες αυξάνονται γενικά σύμφωνα με τον ετήσιο πληθωρισμό. Συνεπώς, οι ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες βάσης αναπροσαρμόζονται σε τρέχουσες αξίες λαμβάνοντας υπόψη την ετήσια μεταβολή του ΜΔΤΚ από το τελευταίο διαθέσιμο έτος της προηγούμενης Ρυθμιστικής Περιόδου (ή από το έτος ή τα έτη που έχουν χρησιμοποιηθεί ως αντιπροσωπευτικά του κόστους για τις δαπάνες βάσης).
- **Πραγματικές τιμές βασικών πόρων.** Οι προβλεπόμενες αυξήσεις των πραγματικών τιμών σημαντικών στοιχείων του λειτουργικού κόστους που δύναται να μεταβληθούν με ρυθμό που αποκλίνει σημαντικά από τον ΜΔΤΚ. Για τον υπολογισμό της απαιτούμενης προσαρμογής της παραμέτρου αυτής απαιτούνται τα ακόλουθα: προσδιορισμός των κατηγοριών δαπάνης που πρέπει να εξεταστούν και, κατά περίπτωση, διαχωρισμός της κάθε κατηγορίας δαπάνης (εφόσον υπάρχει κατάλληλος δείκτης πληθωρισμού για τις συγκεκριμένες κατηγορίες δαπανών)· υπολογισμός πληθωρισμού για κάθε κατηγορία δαπάνης, με αναφορά σε σχετικούς δείκτες που εκδίδονται από ανεξάρτητο οργανισμό π.χ. από την Ελληνική Στατιστική Αρχή· υπολογισμός της πραγματικής προσαρμογής για κάθε κατηγορία δαπανών συγκρίνοντας την πρόβλεψη πληθωρισμού ανά κατηγορία δαπανών με τον ΜΔΤΚ· ορισμός στάθμισης ανά κατηγορία δαπάνης, ώστε να υπολογιστεί η συνολική προσαρμογή για αλλαγές στις πραγματικές τιμές των βασικών πόρων για κάθε έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου.
- **Αύξηση του όγκου της δραστηριότητας.** Η τυχόν αναμενόμενη μεταβολή στις λειτουργικές δαπάνες των Υπηρεσιών Μεταφοράς και Εγκατάστασης

ΥΦΑ ως αποτέλεσμα μεταβολών στην αύξηση των επενδύσεων, της ζήτησης, του πλήθους των Χρηστών ή άλλων παραγόντων που επηρεάζουν το λειτουργικό κόστος των Υπηρεσιών Μεταφοράς και Εγκατάστασης ΥΦΑ. Για την εκτίμηση του παράγοντα αυτού, ο Διαχειριστής αξιολογεί ιστορικά στοιχεία καθώς και στοιχεία προβλέψεων αναφορικά με την σχέση μεταξύ των συντελεστών κόστους (cost drivers) και των λειτουργικών δαπανών των Υπηρεσιών Μεταφοράς και Εγκατάστασης ΥΦΑ.

- **Αύξηση της παραγωγικότητας.** Η εξοικονόμηση κόστους στις Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες που εύλογα αναμένεται να επιτύχει στο μέλλον ο Διαχειριστής λόγω της αύξησης της παραγωγικότητας. Για την εκτίμηση της προβλεπόμενης παραγωγικότητας, δύνανται να εξεταστούν μεταξύ άλλων η εξέλιξη της αποδοτικότητας του Διαχειριστή κατά τα προηγούμενα έτη χρησιμοποιώντας αναλυτικά δεδομένα κόστους· η προβλεπόμενη αύξηση του όγκου των δραστηριοτήτων του Διαχειριστή σε σχέση με την παροχή της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ και η επίτευξη οικονομικών κλίμακας· οι αναμενόμενες μελλοντικές αλλαγές στην τεχνολογία και στις προβλεπόμενες συγκεκριμένες συνθήκες του Διαχειριστή· δείκτες παραγωγικότητας για τον ευρύτερο βιομηχανικό τομέα στην Ελλάδα· δυναμικές παράμετροι αποδοτικότητας που καθορίζονται από άλλες Ρυθμιστικές Αρχές στην Ευρώπη με παρόμοια ρυθμιστικά πλαίσια, με βάση στοιχεία διαθέσιμα από τη σχετική βιβλιογραφία, σε βαθμό που αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη του Διαχειριστή.
 - γ. **Ασυνεχείς ή κλιμακωτές αλλαγές στο κόστος.** Οι εκτιμώμενες σημαντικές μεταβολές των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών, οι οποίες προκύπτουν εάν σε αυτές πρέπει να προστεθούν άλλες δαπάνες, οι οποίες δεν αποτυπώνονται στις δαπάνες βάσης ή στο ρυθμό μεταβολής τους βάσει του παραπάνω εδαφίου ii, αλλά οι οποίες είναι απαραίτητες και συνετές και αναμένεται να απαιτηθούν είτε για το σύνολο της Ρυθμιστικής Περιόδου είτε για συγκεκριμένο έτος ή έτη μέσα στη Ρυθμιστική Περίοδο.
4. Για την εκτίμηση του κατά πόσο το κόστος που αφορά σε υπηρεσίες ή αγαθά που δυνητικά παρέχονται στον Διαχειριστή από συνδεδεμένες εταιρίες είναι εύλογο και αποδοτικό, η ΡΑΕ δύναται να λάβει υπόψη εάν:
- α. οι συναλλαγές με τις συνδεδεμένες εταιρίες πραγματοποιούνται σε βάση θεμιτού ανταγωνισμού ('arms-length'), ενδεικτικά κατόπιν διαγωνισμού,
 - β. τα κόστη των συνδεδεμένων εταιριών αντικατοπτρίζουν το άμεσο κόστος παροχής των υπηρεσιών ή αγαθών, συμπεριλαμβανομένης μιας εμπορικά εύλογης απόδοσης ή περιθωρίου κέρδους,
 - γ. δύναται να αποδειχθεί ότι το κόστος των συνδεδεμένων εταιριών είναι συγκρίσιμο με στοιχεία αναφοράς (benchmarking) της αγοράς (εάν υπάρχουν αρκετοί πάροχοι των υπηρεσιών ή αγαθών στην αγορά για τις σχετικές υπηρεσίες ή τα αγαθά).

Άρθρο 13-

Μη Ελεγχόμενες Λειτουργικές Δαπάνες

1. Οι μη ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες περιλαμβάνουν, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, τις ακόλουθες προκαθορισμένες κατηγορίες δαπανών:
 - α. Ρυθμιστικά τέλη.
 - β. Τέλη τοπικών αρχών.

- γ. Τέλη κτηματογράφησης.
 - δ. Έμμεσοι φόροι.
 - ε. Δικαιώματα διέλευσης.
 - στ. Δαπάνες για παροχή αποζημιώσεων λόγω συνταξιοδότησης, εφόσον αφορούν σε μη ελεγχόμενες δαπάνες βάσει του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου.
 - ζ. Αντισταθμιστικά τέλη και κόστη απαλλοτριώσεων, αλλά μόνο στον βαθμό και για εκείνο το τμήμα που αποδεδειγμένα δεν ελέγχεται από τον Διαχειριστή. Επιπλέον, ο Διαχειριστής υποχρεούται να προβεί σε ενέργειες που μπορούν να μετριάσουν αυτές τις δαπάνες και που αξιοποιούν παράγοντες αντιστάθμισης του κόστους.
 - η. Δαπάνες σχετιζόμενες με την Πλωτή Μονάδα Αποθήκευσης (FSU) στη νήσο Ρεβυθούσα οι οποίες αξιολογούνται ως εύλογες και δεν ανακτώνται μέσω άλλου μηχανισμού.
 - θ. Υποχρεωτικές από το νομοθετικό - κανονιστικό πλαίσιο συνδρομές ή/και συμμετοχές σε δίκτυα, κοινοπραξίες και ενώσεις.
 - ι. Πιστοποιήσεις (κανονιστικά απαιτούμενες).
 - ια. Κόστη συμμετοχής σε ερευνητικά προγράμματα και μελέτες για μελλοντικά έργα ενεργειακής μετάβασης ή καινοτόμου χαρακτήρα, κατόπιν τεκμηρίωσης από τον Διαχειριστή της σκοπιμότητας και του εύλογου ύψους του κόστους τους και παροχής σχετικής έγκρισης της ΡΑΕ.
 - ιβ. Περιβαλλοντικές μελέτες και αναλύσεις κόστους-οφέλους, οι οποίες απαιτούνται στο πλαίσιο της εκπόνησης και υλοποίησης του Προγράμματος Ανάπτυξης του Διαχειριστή.
 - ιγ. Έξοδα ασφάλισης που απαιτούνται για την κάλυψη των κινδύνων από την λειτουργία, συντήρηση, διαχείριση και ανάπτυξη του ΕΣΦΑ και των διασυνδέσεων του και την εν γένει άσκηση των ρυθμιζόμενων δραστηριοτήτων του Διαχειριστή ή που απορρέουν από τις νομικές και ρυθμιστικές υποχρεώσεις αυτού και στον βαθμό που τα ασφάλιστρα αυτά δεν εκτείνονται πέραν του εύρους που προβλέπεται από τις συνθήκες συνθήκες της Ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς και της ευρωπαϊκής πρακτικής.
2. Σε περίπτωση που ο Διαχειριστής κρίνει αναγκαία την ανάληψη δαπάνης, η οποία δεν περιλαμβάνεται στις κατηγορίες της παρ. 1, δύναται πριν την έναρξη της Ρυθμιστικής Περιόδου να προτείνει πρόσθετες κατηγορίες μη ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών και το εκτιμώμενο ύψος τους, εφόσον οι προτεινόμενες κατηγορίες δαπανών πληρούν συνδυαστικά τα ακόλουθα κριτήρια:
- α. Είναι σημαντικές, συγκεκριμένα αντιπροσωπεύουν εκάστη κατά ελάχιστο το δύο τοις εκατό (2%) των συνολικών ετήσιων λειτουργικών δαπανών.
 - β. Είναι αποδεδειγμένα μη ελεγχόμενες, σύμφωνα με στοιχεία που υποχρεούται να υποβάλει ο Διαχειριστής και που αποδεικνύουν ότι δεν δύναται να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια που θα μπορούσε να μετριάσει τη δαπάνη, ή ότι δεν υπάρχουν παράγοντες αντιστάθμισης τους οποίους μπορεί να αξιοποιήσει. Ειδικότερα, ενδέχεται το θέμα της δυνατότητας του ελέγχου αυτών των δαπανών να αφορά σε μέρος και όχι αποκλειστικά στο σύνολο της προκληθείσας δαπάνης.
 - γ. Είναι μετρήσιμες και, μετά την έγκριση και υλοποίησή τους, δύναται να πιστοποιηθούν από ανεξάρτητη πηγή.
3. Οι αποκλίσεις σε σχέση με τα εγκεκριμένα μεγέθη για τις δαπάνες αυτής της κατηγορίας εκκαθαρίζονται κατά τον προσδιορισμό του Απαιτούμενου Εσόδου, μέσω των παραμέτρων P3T_i και P3L_i των άρθρων 22 και 23.

Άρθρο 14- Αποσβέσεις Παγίων

1. Οι αποσβέσεις υπολογίζονται για τα πάγια που είναι σε εμπορική λειτουργία κατά τη διάρκεια του έτους ή της Ρυθμιστικής Περιόδου. Σε εμπορική λειτουργία νοούνται τα πάγια των οποίων η κατασκευή έχει ολοκληρωθεί από τεχνική άποψη και βρίσκονται σε πλήρη λειτουργική ετοιμότητα.

Διευκρινίζεται ότι τα ελάχιστα αποθέματα αγωγού ('linerack') για την Υπηρεσία Μεταφοράς και τα ελάχιστα αποθέματα στην Εγκατάσταση ΥΦΑ για την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ τα οποία περιλαμβάνονται στη Ρυθμιζόμενη Περιουσιακή Βάση σύμφωνα με το άρθρο 15 δεν αποσβένονται.

2. Οι αποσβέσεις διακρίνονται σε:
 - α. Αποσβέσεις για υφιστάμενα πάγια: πρόκειται για τις αποσβέσεις παγίων που είναι ήδη εγγεγραμμένα στο Ρυθμιστικό Μητρώο Παγίων (ΡΜΠ) και την ΡΠΒ της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ αντίστοιχα, κατά το έτος που προηγείται του Έτους Υπολογισμού καθώς κι αυτών που εκτιμάται ότι θα συμπεριληφθούν στο ΡΜΠ και την ΡΠΒ κατά το Έτος Υπολογισμού.
 - β. Αποσβέσεις νέων παγίων: πρόκειται για τις αποσβέσεις παγίων που δημιουργούνται είτε από νέες επενδύσεις εντός του έτους ή της Ρυθμιστικής Περιόδου είτε από επενδύσεις σε εξέλιξη προηγούμενων ετών που θα ενταχθούν στο ΡΜΠ και την ΡΠΒ των Ρυθμιζόμενων Δραστηριοτήτων Μεταφοράς και Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, βάσει του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης των επενδύσεων του εγκεκριμένου Προγράμματος Ανάπτυξης.
3. Οι αποσβέσεις εκτιμώνται για κάθε έτος ή της Ρυθμιστικής Περιόδου, βάσει της αξίας κτήσης των υφιστάμενων παγίων που έχουν συμπεριληφθεί στο ΡΜΠ και τη ΡΠΒ κατά το τελευταίο διαθέσιμο έτος πριν το Έτος Υπολογισμού και των εκτιμήσεων για την αξία των νέων παγίων. Για τον καθορισμό των αποσβέσεων κάθε έτους ή της Ρυθμιστικής Περιόδου εφαρμόζονται τα ακόλουθα:
 - α. Οι αποσβέσεις νέων παγίων υπολογίζονται λαμβάνοντας υπόψη την οικονομικά ωφέλιμη ζωή που έχει οριστεί για κάθε κατηγορία παγίων και η οποία πρέπει να αποτυπώνεται στο ΡΜΠ. Η εκτίμηση του εν λόγω μεγέθους, γίνεται με παραδοχή της έναρξης λειτουργίας των νέων αυτών παγίων στο μέσο του έτους ή.
 - β. Οι αποσβέσεις των παγίων που προϋπήρχαν της έναρξης της Ρυθμιστικής Περιόδου, υπολογίζονται βάσει της υπολειπόμενης διάρκειας ζωής τους, όπως αυτή προκύπτει από το ΡΜΠ και την ΡΠΒ του έτους που προηγείται του Έτους Υπολογισμού, λαμβάνοντας υπόψη τις προσθήκες παγίων από επενδύσεις εντός του Έτους Υπολογισμού.
 - γ. Οι αποσβέσεις για πάγια που εκτιμάται ότι πρόκειται να αποσυρθούν εντός του έτους ή της Ρυθμιστικής Περιόδου, υπολογίζονται με την παραδοχή ότι η απόσυρση λαμβάνει χώρα στο μέσο του έτους ή και σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 15, παρ. 2.
 - δ. Στις ανωτέρω εκτιμήσεις, δεν συνυπολογίζεται το μέρος της απόσβεσης που αντιστοιχεί στην αξία των Συμμετοχών και Επιχορηγήσεων που χρησιμοποιήθηκαν για την απόκτηση παγίων, η αξία και οι αποσβέσεις των οποίων παρακολουθούνται διακριτά σε αρχείο το οποίο θα πρέπει να συνυποβάλλεται μαζί με όλα τα αναγκαία στοιχεία υπολογισμού του Επιτρεπόμενου Εσόδου.

4. Για τον υπολογισμό των αποσβέσεων γενικά χρησιμοποιείται η σταθερή μέθοδος απόσβεσης (straight-line method). Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, και εφόσον αιτιολογείται με βάση τους στόχους του παρόντος Κανονισμού, δύναται να υπολογίζονται επιταχυνόμενες αποσβέσεις για συγκεκριμένα πάγια κατόπιν απόφασης της ΡΑΕ, λαμβάνοντας μεταξύ άλλων υπόψη τις ανάγκες επενδύσεων, αντικαταστάσεων και αποσύρσεων υφιστάμενων παγίων σύμφωνα με: α) το εγκεκριμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης και γενικότερα με την ενεργειακή ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική, και β) την ανάλυση των συνθηκών λειτουργίας και χρησιμοποίησης των εκάστοτε υφιστάμενων παγίων.
5. Οι αποκλίσεις σε σχέση με τις εκτιμώμενες αποσβέσεις εκκαθαρίζονται κατά τον προσδιορισμό του Απαιτούμενου Εσόδου, μέσω των παραμέτρων $P2T_i$ και $P2L_i$ (άρθρα 22 και 23).

Άρθρο 15- Ρυθμιζόμενη Περιουσιακή Βάση

1. Ως Ρυθμιζόμενη Περιουσιακή Βάση (ΡΠΒ), νοείται το σύνολο των απασχολούμενων κεφαλαίων της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ του Διαχειριστή.
2. Η ΡΠΒ στο τέλος του κάθε έτους i της Ρυθμιστικής Περιόδου υπολογίζεται προϋπολογιστικά σύμφωνα με τις εξής σχέσεις για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ αντίστοιχα:

$$ΡΠΒT_i = ΡΠΒT_{i-1} + WIP T_i + AT_i \pm \Delta ST T_i + WCT_i - DT_i - FT_i$$

$$ΡΠΒL_i = ΡΠΒL_{i-1} + WIPL_i + AL_i \pm \Delta ST L_i + WCL_i - DL_i - FL_i$$

Όπου:

ΡΠΒT_i / ΡΠΒL_i Η ΡΠΒ της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ το έτος i , αντίστοιχα, η οποία είναι διακριτή για την κάθε Υπηρεσία, ενώ τα κοινά πάγια κατανέμονται σε κάθε Υπηρεσία σύμφωνα με τους Κανόνες Λογιστικού Διαχωρισμού του Διαχειριστή.

ΡΠΒT_{i-1} / ΡΠΒL_{i-1} Η εκτιμώμενη αναπόσβεστη αξία των παγίων της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, αντίστοιχα, τα οποία προβλέπεται να είναι σε εμπορική λειτουργία το έτος $i-1$, λαμβάνοντας υπόψη τα απολογιστικά μεγέθη των παγίων που προκύπτουν για τα προηγούμενα έτη από το ΡΜΠ (συμπεριλαμβανομένων των ενσώματων και εγκεκριμένων μη ενσώματων παγίων και των ιδιοπαραγόμενων παγίων) συν της αξίας του ελάχιστου αποθέματος αγωγού ('linpack') για την Υπηρεσία Μεταφοράς και των ελάχιστων αποθεμάτων στην Εγκατάσταση ΥΦΑ για την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ εφόσον αυτή δεν έχει ήδη ανακτηθεί, και την εκτιμώμενη εξέλιξη της ΡΠΒ βάσει των επενδύσεων που δύναται να ενταχθούν σε αυτή, όπως ορίζεται στο άρθρο 17, εξαιρουμένου του μέρους της αξίας των παγίων το οποίο χρηματοδοτήθηκε μέσω συμμετοχών, ή εισφορών ή (ιδιωτικών και δημόσιων) επιχορηγήσεων, ή τελών σύνδεσης

	<p>και πρόσθετων τελών σύνδεσης (όπως τα τελευταία υπολογίζονται σύμφωνα με το άρθρο 24).</p>
WIPT_i / WIPL_i	<p>Τα εκτιμώμενα επενδυμένα κεφάλαια για έργα σε εξέλιξη, όπως αυτά διαμορφώνονται από επενδύσεις κατά το έτος <i>i</i> και προηγούμενα έτη της τρέχουσας ή και προηγούμενων Ρυθμιστικών Περιόδων, σύμφωνα με το άρθρο 17. Για τα κεφάλαια του έτους <i>i</i> γίνεται η παραδοχή ότι επενδύονται στο μέσο του έτους <i>i</i>.</p>
AT_i / AL_i	<p>Τα νέα πάγια που εκτιμάται ότι θα ενταχθούν στο ΡΜΠ της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, αντίστοιχα, εντός του έτους <i>i</i>, βάσει του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης των επενδύσεων του εγκεκριμένου Προγράμματος Ανάπτυξης. Για το έτος <i>i</i> γίνεται η παραδοχή ότι τα νέα πάγια τίθενται σε εμπορική εκμετάλλευση και ενσωματώνονται στο ΡΜΠ στο μέσο του έτους <i>i</i>. Στην περίπτωση πολυετών έργων που ολοκληρώνονται και εντάσσονται στο ΡΜΠ εντός του έτους <i>i</i>, γίνεται η παραδοχή ότι τα κεφάλαια που απαιτούνται για την ολοκλήρωση του έργου επενδύονται στο μέσο του έτους <i>i</i>.</p>
ΔSTT_i / ΔSTL_i	<p>Η εκτιμώμενη μεταβολή της αξίας του αποθέματος αγωγού ('linerack') για την Υπηρεσία Μεταφοράς και των αποθεμάτων στην Εγκατάσταση ΥΦΑ για την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, που προκύπτει από ενδεχόμενες αλλαγές στον απαιτούμενο όγκο των ελάχιστων αποθεμάτων και το οποίο τεκμηριώνεται προς την ΡΑΕ από τον Διαχειριστή με επαρκή ανάλυση. Το μέρος της αξίας των νέων αποθεμάτων που εκτιμάται ότι θα αποζημιωθεί ή χρηματοδοτηθεί από τους Χρήστες του ΕΣΦΑ ή άλλους τρίτους πρέπει να αφαιρείται από την εκτιμώμενη μεταβολή της αξίας των αποθεμάτων.</p>
WCT_i / WCL_i	<p>Το προϋπολογιζόμενο αναγκαίο Κεφάλαιο Κίνησης για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, αντίστοιχα. Το Κεφάλαιο Κίνησης ορίζεται ως το μέσο καθαρό ποσό κεφαλαίου που απαιτείται για τη βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση του Διαχειριστή διακριτά για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ. Το ποσό αυτό προκύπτει από αναλυτικές εκτιμήσεις και επαρκή τεκμηρίωση βάσει:</p> <p>(i) μελέτης που υποβάλει ο Διαχειριστής για τις ταμειακές ανάγκες των Υπηρεσιών Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ και συγκεκριμένα μελέτης 'lead-lag' που εκτιμά και προσδιορίζει τη μέση χρονική διαφορά μεταξύ του χρόνου πληρωμής των εξόδων («lead») και του χρόνου που αναμένεται να εισπραχθούν τα έσοδα («lag») της εταιρίας για την εκάστοτε Υπηρεσία, και</p> <p>(ii) μελέτης για τα αναγκαία αποθέματα υλικών της επιχείρησης.</p>
DT_i / DL_i	<p>Οι εκτιμώμενες ετήσιες αποσβέσεις των παγίων στοιχείων αντίστοιχα της ΡΠΒ της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της</p>

Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ του έτους αναφοράς i , σύμφωνα με το άρθρο 14.

FT_i/ FL_i

Η εκτιμώμενη αξία των παγίων στοιχείων που πρόκειται να αποσυρθούν λόγω πώλησης ή μεταβίβασης από τη ΡΠΒ για κάθε έτος i της υπό εξέταση Ρυθμιστικής Περιόδου, η οποία ορίζεται ως το υψηλότερο μεταξύ των εκτιμώμενων εσόδων από την πώληση ή τη μεταβίβαση των εν λόγω παγίων σε τρίτους και την εύλογη αξία αυτών των παγίων, με την παραδοχή ότι οι πωλήσεις ή μεταβιβάσεις θα πραγματοποιηθούν στο μέσο του έτους i . Τα πραγματικά έσοδα από τις πωλήσεις των εν λόγω παγίων στοιχείων που πραγματοποιούνται σε κάθε έτος i , δεν συνυπολογίζονται στα έσοδα που λαμβάνονται υπόψη για την παράμετρο P6Ti και P6Li των άρθρων 22 και 23.

3. Σε περιπτώσεις που κρίνεται αναγκαία η μεγάλης κλίμακας απόσυρση παγίων στοιχείων με σκοπό την αντικατάστασή τους για την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και τον εκσυγχρονισμό του ΕΣΦΑ, ο Διαχειριστής υποβάλλει στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης του Προγράμματος Ανάπτυξης αναλυτική μελέτη κόστους-οφέλους σε συνάρτηση με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 14, προκειμένου η ΡΑΕ να αξιολογήσει την αναγκαιότητα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του νέου έργου και να αποφασίσει τον τρόπο ανάκτησης της αξίας των αποσυρόμενων παγίων. Η ΡΑΕ δύναται να εξετάσει την αναγκαιότητα μεγάλης κλίμακας απόσυρσης παγίων για λόγους μη αποδοτικής λειτουργίας αυτών.
4. Μεταξύ των Ρυθμιστικών Περιόδων, η αξία της ΡΠΒ αναθεωρείται βάσει:
 - α. των επενδύσεων που τελικά υλοποιήθηκαν εντός της προηγούμενης Ρυθμιστικής Περιόδου, έως και το τελευταίο έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα απολογιστικά στοιχεία (το δεύτερο έτος πριν το Έτος Υπολογισμού),
 - β. των απολογιστικών (έως και το δεύτερο έτος πριν το Έτος Υπολογισμού) επενδυμένων κεφαλαίων για έργα που παραμένουν σε εξέλιξη,
 - γ. των αποσβέσεων επί των παγίων, όπως αυτές προκύπτουν από το ΡΜΠ για κάθε ένα έτος της προηγούμενης Ρυθμιστικής Περιόδου (έως και το δεύτερο έτος πριν το Έτος Υπολογισμού),
 - δ. των αποσυρόμενων παγίων που πωλήθηκαν ή μεταβιβάστηκαν (F_i) εντός της προηγούμενης Ρυθμιστικής Περιόδου έως και το δεύτερο έτος πριν το Έτος Υπολογισμού,
 - ε. των απολογιστικών στοιχείων αναφορικά με τις αρχικά εκτιμώμενες επενδύσεις, τα επενδυμένα κεφάλαια για έργα σε εξέλιξη, τις αποσβέσεις και τις αποσύρσεις για τα δύο τελευταία έτη της Ρυθμιστικής Περιόδου που προηγείται της προηγούμενης Ρυθμιστικής Περιόδου.
5. Για τους σκοπούς της ανωτέρω αναθεώρησης, η ΡΑΕ δύναται να αναγνωρίσει μόνο ένα μέρος του απολογιστικού κόστους ορισμένων επενδύσεων εφόσον θεωρήσει, στα πλαίσια παρακολούθησης της εφαρμογής του Προγράμματος Ανάπτυξης, ότι τα κόστη είναι μη αποδοτικά ή, μη επαρκώς αιτιολογημένα (άρθρο 46, παρ. 7), ή περιλαμβάνουν μη εύλογο ή αυξημένο περιθώριο κέρδους από συνδεδεμένη εταιρία.
6. Η αξία των Συμμετοχών, των Επιχορηγήσεων, των Τελών Σύνδεσης και των παγίων που χρηματοδοτούνται από τον Λογαριασμό Αποθεματικού των εσόδων από δημοπρασίες δέσμευσης δυναμικότητας και με σκοπό την αποκλειστική χρήση για έργα Διασυνδέσεων, καθώς και τα πάγια που έχουν διαχωριστεί και επιμεριστεί σε Υπηρεσίες εκτός των Υπηρεσιών Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας

Εγκατάστασης ΥΦΑ με βάση τους εγκεκριμένους από την ΡΑΕ Κανόνες Λογιστικού Διαχωρισμού, παρακολουθούνται διακριτά και δεν συμπεριλαμβάνονται στην αξία της ΡΠΒ είτε της Υπηρεσίας Μεταφοράς είτε της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ.

7. Η ΡΠΒ δεν υπόκειται σε καμία αναπροσαρμογή αξιών (αρχική αξία κτήσης).

Άρθρο 16- Ρυθμιστικό Μητρώο Παγίων

1. Το Ρυθμιστικό Μητρώο Παγίων (ΡΜΠ) αποτελείται από τον κατάλογο του συνόλου των εν λειτουργία παγίων της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ συμπεριλαμβανομένων των μακροχρόνιων χρηματοδοτικών μισθώσεων / δικαιωμάτων χρήσης παγίων. Τηρείται για ρυθμιστικούς σκοπούς από τον Διαχειριστή και δεν υπόκειται σε αναπροσαρμογές αξιών, εκτός από την αναπροσαρμογή των αξιών που πραγματοποιείται μεταξύ των Ρυθμιστικών Περιόδων.
2. Το ΡΜΠ, το οποίο ελέγχεται από Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή ως προς την ορθότητα και την πληρότητά του σύμφωνα με τον παρόντα Κανονισμό, παρέχει την απαιτούμενη αναλυτική και διακριτή πληροφόρηση σχετικά με:
 - α. τις κατηγορίες των παγίων (υφιστάμενα και νέα), την αξία κτήσης των παγίων, την ημερομηνία κτήσης και το έτος που τίθενται σε λειτουργία τα πάγια, και την ωφέλιμη και υπολειπόμενη ζωή των παγίων (οικονομική ζωή) βάσει της οποίας υπολογίζονται οι αποσβέσεις,
 - β. την αναπόσβεστη αξία των παγίων στο τέλος κάθε έτους της Ρυθμιστικής Περιόδου,
 - γ. το ύψος των ετήσιων και σωρευτικών αποσβέσεων ανά κατηγορία παγίων,
 - δ. τη σύνδεση των παγίων με τους αντίστοιχους κωδικούς έργων του Προγράμματος Ανάπτυξης, και
 - ε. τις μακροχρόνιες μισθώσεις / δικαιώματα χρήσης παγίων.
3. Οι κεφαλαιοποιημένοι τόκοι δεν περιλαμβάνονται στην αρχική αξία των παγίων που περιλαμβάνονται στο ΡΜΠ.

Άρθρο 17- Επενδύσεις

1. Οι επενδύσεις αφορούν στις κεφαλαιουχικές δαπάνες που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της Ρυθμιστικής Περιόδου, οι οποίες προϋπολογίζονται και παρακολουθούνται διακριτά για κάθε έτος i, σύμφωνα με το τελευταίο εγκεκριμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης και την τελευταία δημοσίευση του Καταλόγου Μικρών Έργων (ΚΜΕ).
2. Οι επενδύσεις που συνυπολογίζονται στη ΡΠΒ, διακρίνονται σε δύο κατηγορίες:
 - α. νέες επενδύσεις: επενδύσεις που έχουν προγραμματιστεί να υλοποιηθούν εντός συγκεκριμένου έτους i της Ρυθμιστικής Περιόδου και δεν προβλέπεται να τεθούν σε λειτουργία και να ενταχθούν στο ΡΜΠ εντός του έτους αυτού, και
 - β. επενδύσεις σε εξέλιξη: επενδύσεις οι οποίες ξεκίνησαν σε προηγούμενα έτη

και παραμένουν σε εξέλιξη κατά το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου.

3. Οι επενδύσεις που λαμβάνονται υπόψη στη ΡΠΒ μπορούν να περιλαμβάνουν και μικρές κεφαλαιουχικές δαπάνες (π.χ. έπιπλα) που λόγω της φύσης και του προϋπολογισμού τους δεν περιλαμβάνονται στον ΚΜΕ ή στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης καθώς και κεφαλαιουχικές δαπάνες που προκαλούνται λόγω επέλευσης γεγονότων ανωτέρας βίας.
4. Προκειμένου να αξιολογούνται οι επενδυτικές δαπάνες σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ και του παρόντος Κανονισμού και με στόχο την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση των επενδύσεων σε σχέση με παραμέτρους που επηρεάζουν το ύψος τους, οι επενδυτικές δαπάνες κατατάσσονται στις γενικές κατηγορίες όπως περιγράφονται στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Διαχειριστή.
5. Η ΡΑΕ δύναται να απαιτήσει πρόσθετες κατηγοριοποιήσεις σε σύγκριση με το Πρόγραμμα Ανάπτυξης για την αναλυτικότερη παρακολούθηση των στοιχείων κόστους που συνθέτουν τις δαπάνες επενδύσεων απολογιστικά και τη δημιουργία βάσης αναφοράς για το κόστος των επενδύσεων.
6. Τυχόν αποκλίσεις των εγκεκριμένων επενδύσεων προηγούμενων ετών, εκκαθαρίζονται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 22 και 23 (παράμετροι **P2T_i** και **P2L_i** του Απαιτούμενου Εσόδου).

Άρθρο 18- Κίνητρα για Καινοτόμα Έργα

1. Λειτουργικές δαπάνες για συμμετοχή του Διαχειριστή σε ερευνητικά προγράμματα και μελέτες για μελλοντικά έργα ενεργειακής μετάβασης ή καινοτόμου χαρακτήρα, κατόπιν τεκμηρίωσης από τον Διαχειριστή της σκοπιμότητας και του εύλογου ύψους του κόστους τους και παροχής σχετικής έγκρισης της ΡΑΕ, δύναται να περιλαμβάνονται στις μη ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες, σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 13.
2. Νέες επενδύσεις οι οποίες εμπεριέχουν κατά την κρίση της ΡΑΕ καινοτόμες προσεγγίσεις, εξετάζονται από την ΡΑΕ ως προς την παροχή οικονομικών κινήτρων. Προς τούτο, ο Διαχειριστής υποβάλλει στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης του Προγράμματος Ανάπτυξης τεκμηριωμένη εισήγηση η οποία, πέραν των απαιτούμενων πληροφοριών που παρέχονται για κάθε επένδυση στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης, περιέχει επιπρόσθετα και τα εξής:
 - α. Αιτιολόγηση σχετικά με τον χαρακτηρισμό της επένδυσης (ή τμήματος αυτής) ως καινοτόμου.
 - β. Μελέτη κόστους-οφέλους, στην οποία καταδεικνύονται και να αναλύονται με σαφήνεια τυχόν εναλλακτικές επενδύσεις σε σχέση με την επένδυση για την οποία ο Διαχειριστής αιτείται παροχή κινήτρου. Η μελέτη αυτή θα βασίζεται σε δημοσιευμένες μεθοδολογίες Υπηρεσιών και Οργανισμών, όπως ενδεικτικά Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ACER (Οργανισμός Συνεργασίας των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας), ENTSO-G (Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Μεταφοράς Φ.Α.) και EC-JRC (Κοινό Κέντρο Ερευνών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής).
 - γ. Τεκμηρίωση της ανάγκης χορήγησης κινήτρου (ενδεικτικά, για την κάλυψη τεχνολογικού κινδύνου, για την αντιμετώπιση θεμάτων του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου).

- δ. Προτεινόμενο κίνητρο συνοδευόμενο από τεκμηρίωση του εύλογου του ύψους αυτού.
3. Το εκάστοτε χορηγούμενο οικονομικό κίνητρο δεν θα υπερβαίνει τις πεντακόσιες χιλιάδες (500.000€) ευρώ ανά επένδυση.

Άρθρο 19- Απόδοση επί της Ρυθμιζόμενης Περιουσιακής Βάσης

1. Ως απόδοση επί της ΡΠΒ της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ ορίζεται η απόδοση των απασχολούμενων κεφαλαίων για κάθε Υπηρεσία και υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας τη ΡΠΒ της κάθε Υπηρεσίας με το Μεσοσταθμικό Κόστος Κεφαλαίου (WACC) του Διαχειριστή για κάθε έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου.
2. Το Μεσοσταθμικό Κόστος Κεφαλαίου υπολογίζεται (με την επιφύλαξη της παρ. 8 του άρθρου 46 του Κανονισμού), σε ονομαστικές προ-φόρων τιμές ($WACC_{pre-tax, nominal}$) σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$WACC_{pre-tax, nominal} = g \times r_d + (1 - g) \times r_e / (1 - t)$$

Όπου:

- g** συντελεστής δανειακής επιβάρυνσης (gearing ratio)
- r_d** ονομαστικό κόστος δανειακών κεφαλαίων (cost of debt), προ φόρων
- r_e** ονομαστικό κόστος ιδίων κεφαλαίων, μετά φόρων (cost of equity, post-tax nominal)
- t** ο φορολογικός συντελεστής (corporate tax rate) επί των κερδών που ισχύει για το πρώτο έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου.
3. **Συντελεστής δανειακής επιβάρυνσης (g).** Το επίπεδο του συντελεστή που χρησιμοποιείται στον υπολογισμό του Μεσοσταθμικού Κόστος Κεφαλαίου καθορίζεται από τη ΡΑΕ πριν από κάθε Ρυθμιστική Περίοδο. Ο συντελεστής καθορίζεται με βάση την εκτίμηση της ΡΑΕ για μια αποτελεσματική χρηματοδοτική δομή και δύναται να διαφοροποιείται από τον πραγματικό λόγο των δανειακών κεφαλαίων προς το σύνολο των ιδίων και δανειακών κεφαλαίων του Διαχειριστή, ήτοι αποτελεί ιδεατό συντελεστή δανειακής επιβάρυνσης (notional gearing ratio).
4. Ο ιδεατός συντελεστής δανειακής επιβάρυνσης κυμαίνεται σε ένα εύρος από 45% έως 60%.
5. Κατά τον καθορισμό του ιδεατού συντελεστή δανειακής επιβάρυνσης μέσα στο εύρος της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου, η ΡΑΕ λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- α. Τον καθορισμό ενός συντελεστή ο οποίος δεν δυσχεραίνει τη χρηματοδότηση των επενδύσεων της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Υπηρεσίας ΥΦΑ, ή οδηγεί σε κόστος χρηματοδότησης που δημιουργεί άδικη επιβάρυνση για τους Χρήστες του ΕΣΦΑ, λαμβάνοντας υπόψη το επενδυτικό πρόγραμμα του Διαχειριστή.
 - β. Τον συντελεστή δανειακής επιβάρυνσης που εφαρμόζεται σε άλλες ρυθμιζόμενες εταιρίες του ενεργειακού τομέα στην Ελλάδα.

- γ. Την ευρωπαϊκή πρακτική και αποφάσεις ρυθμιστικών αρχών σε χώρες οι οποίες έχουν παρόμοιο ρυθμιστικό πλαίσιο και οικονομικά περιβάλλοντα με αυτά της Ελλάδας.
6. Σε κάθε περίπτωση και για λόγους διασφάλισης της κεφαλαιακής επάρκειας των Υπηρεσιών Μεταφοράς και Εγκατάστασης ΥΦΑ, ο λόγος των πραγματικών Δανειακών Κεφαλαίων προς το σύνολο των Ιδίων και Δανειακών Κεφαλαίων του Διαχειριστή δεν θα πρέπει να λαμβάνει τιμή μεγαλύτερη του 0,7.
7. **Κόστος δανειακών κεφαλαίων (cost of debt).** Το προβλεπόμενο κόστος δανεισμού ισούται με την απόδοση επένδυσης χωρίς κίνδυνο (η οποία δύναται να διαφοροποιείται από αυτή που χρησιμοποιείται για το κόστος ιδίων κεφαλαίων) συν ένα περιθώριο δανειακού κινδύνου (debt premium). Το περιθώριο δανειακού κινδύνου είναι το εκτιμώμενο ασφάλιστρο έναντι της απόδοσης χωρίς κίνδυνο που απαιτείται να πληρώσει ο Διαχειριστής για τη χρηματοδότησή του και αντικατοπτρίζει τους πρόσθετους κινδύνους του Διαχειριστή, λαμβάνοντας υπόψη την πιστοληπτική του αξιολόγηση (εάν αξιολογείται) και το συντελεστή δανειακής επιβάρυνσης.
8. Για τον υπολογισμό του περιθωρίου δανειακού κινδύνου, η ΡΑΕ λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:
- Το ιστορικό και μελλοντικά εκτιμώμενο σταθμισμένο κόστος των δανειακών κεφαλαίων του Διαχειριστή για τις Υπηρεσίες Μεταφοράς και Εγκατάστασης ΥΦΑ ως προς το εκτιμώμενο ανεξόφλητο υπόλοιπο των δανείων.
 - Την ιστορική και εκτιμώμενη μέση απόδοση σε μεσαία έως μακροχρόνια (π.χ. 5-10 χρόνια) εταιρικά ομόλογα που εκδόθηκαν από εταιρίες του ενεργειακού κλάδου, στην Ελλάδα και στην Ευρώπη γενικότερα, οι οποίες αντιμετωπίζουν παρόμοια επιχειρηματικά και ρυθμιστικά περιβάλλοντα, καθώς και κινδύνους, και έχουν παρόμοιες πιστοληπτικές αξιολογήσεις με του Διαχειριστή. Επιπροσθέτως, λαμβάνονται υπόψη εκτιμήσεις του δανειακού κινδύνου των εταιριών με άμεση ή έμμεση εταιρική σχέση με τον Διαχειριστή.
 - Αξιολογήσεις για άλλες ρυθμιζόμενες εταιρίες στους κλάδους της ενέργειας και των υποδομών στην Ελλάδα.
9. **Κόστος ιδίων κεφαλαίων μετά φόρων, ονομαστικό (cost of equity post-tax, nominal).** Το εκτιμώμενο κόστος ιδίων κεφαλαίων (r_e) της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ υπολογίζεται σε ονομαστικές τιμές μετά από φόρους σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$r_e \text{ post-tax, nominal} = r_f + \beta_{\text{equity}} \times \text{MRP} + \text{CRP}$$

Όπου:

r_f απόδοση επένδυσης χωρίς κίνδυνο (risk-free rate)

β_{equity} συντελεστής συστηματικού κινδύνου βήτα (beta factor)

MRP ασφάλιστρο κινδύνου της Αγοράς (Market Risk Premium)

CRP ασφάλιστρο κινδύνου της Χώρας (Country Risk Premium).

10. **Απόδοση επένδυσης χωρίς κίνδυνο (risk-free rate).** Για τον καθορισμό της απόδοσης χωρίς κίνδυνο, η ΡΑΕ λαμβάνει υπόψη κυρίως τις ιστορικές και τρέχουσες αποδόσεις των 10ετών κρατικών ομολόγων κρατών-μελών της Ευρωζώνης και ιδίως του 10ετούς κρατικού ομολόγου εκείνου του κράτους-μέλους της Ευρωζώνης με τη

χαμηλότερη απόδοση. Συγκεκριμένα, κατά την εξέταση της παραμέτρου αυτής λαμβάνονται υπόψη:

- α. ιστορικά και τρέχοντα δεδομένα για τις αποδόσεις των 10ετών κρατικών ομολόγων.
- β. προσωρινές ή ειδικές περιστάσεις (ενδεικτικά, και χωρίς περιορισμό, οι ενέργειες των νομισματικών αρχών) οι οποίες επηρεάζουν την υπολογιζόμενη απόδοση χωρίς κίνδυνο στο μέλλον.

11. **Συντελεστής συστηματικού κινδύνου βήτα (beta factor)**. Αφορά στο συντελεστή μεταβλητότητας (ευαισθησίας) της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων του Διαχειριστή σε σύγκριση με την Αγορά. Η εκτίμηση του συντελεστή λαμβάνει υπόψη:

- α. Τις τιμές του συντελεστή αυτού για αντίστοιχες με τον Διαχειριστή εταιρίες της Ευρώπης προσαρμοσμένο για τα διαφορετικά επίπεδα δανειακής επιβάρυνσης και λαμβάνοντας υπόψη το συστηματικό κίνδυνο του Διαχειριστή σε σχέση με τις συγκρινόμενες εταιρίες.
- β. Τους συντελεστές που καθορίζονται από ρυθμιστικές αρχές σε χώρες με παρόμοια ρυθμιστικά πλαίσια και επιχειρηματικούς κινδύνους στην Ευρώπη.

12. **Ασφάλιστρο κινδύνου της Αγοράς (Market Risk Premium)**. Αφορά στο περιθώριο απόδοσης (κινδύνου) της Αγοράς με βάση τόσο ιστορικά στοιχεία όσο και μελλοντικές εκτιμήσεις της εξέλιξης των αποδόσεων της κεφαλαιαγοράς έναντι των κρατικών ομολόγων. Για τον καθορισμό του, η ΠΑΕ λαμβάνει υπόψη ιστορικά και τρέχοντα στοιχεία χρηματιστηριακών αγορών, καθώς και εκτιμήσεις άλλων ρυθμιστικών αρχών σε χώρες της Ευρώπης με παρόμοιο ρυθμιστικό πλαίσιο και ειδικές εκθέσεις έγκυρων διεθνών οργανισμών (ενδεικτικά, Council of European Energy Regulators – CEER, ή Οργανισμός Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας - ACER). Επίσης, δύναται να λαμβάνονται υπόψη στοιχεία από σχετικές εκθέσεις αναγνωρισμένων χρηματοοικονομικών οίκων, πανεπιστημίων, καθώς και από σχετική διεθνή βιβλιογραφία.

13. **CRP (ασφάλιστρο κινδύνου της Χώρας – Country Risk Premium)**. Αφορά σε παράγοντα που προστίθεται στον καθιερωμένο τύπο του «Capital Asset Pricing Model» (CAPM), προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη τυχόν σημαντικοί κίνδυνοι που προκύπτουν για τον Διαχειριστή από αβεβαιότητες στην ελληνική οικονομία. Για τον καθορισμό της τιμής του παράγοντα αυτού, η ΠΑΕ δύναται να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

- α. τις τρέχουσες και ιστορικές τιμές του 10ετούς ελληνικού κρατικού ομολόγου και το περιθώριο απόκλισης αυτού συγκριτικά με αντίστοιχης διάρκειας κρατικά ομόλογα κρατών-μελών της Ευρωζώνης και ιδίως του 10ετούς κρατικού ομολόγου εκείνου του κράτους-μέλους της Ευρωζώνης με τη χαμηλότερη απόδοση, που συνεξετάζεται μεταξύ άλλων παραμέτρων για τον προσδιορισμό της απόδοσης χωρίς κίνδυνο (r_f),
- β. τις τρέχουσες και ιστορικές τιμές στις χρηματοπιστωτικές αγορές για ομόλογα που εκδίδονται από εταιρίες στην Ελλάδα, στο πλαίσιο αξιολόγησης ενός συνολικά εύλογου κόστους ιδίων κεφαλαίων που λαμβάνει υπόψη και τους κινδύνους από τις αβεβαιότητες στην ελληνική οικονομία,
- γ. τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ρυθμιστικού πλαισίου και του παρόντος Κανονισμού και κατά πόσο αυτά ενδέχεται να επηρεάζουν την έκθεση του Διαχειριστή σε αυτούς τους κινδύνους, και
- δ. στοιχεία από σχετικές εκθέσεις αναγνωρισμένων χρηματοοικονομικών οίκων, πανεπιστημίων, καθώς και από σχετική διεθνή βιβλιογραφία.

14. Διευκρινίζεται ότι το εκατοστιαίο ποσοστό απόδοσης επί της ΡΠΒ που προσδιορίζεται βάσει του παρόντος άρθρου, δύναται να επαναπροσδιορίζεται στο πλαίσιο υπολογισμού του Απαιτούμενου Εσόδου, σύμφωνα με τα άρθρα 22 και 23.

Άρθρο 20-

Διασπορά του Επιτρεπόμενου Εσόδου της Υπηρεσίας ΥΦΑ

1. Σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 88 του Νόμου, με απόφαση ΡΑΕ ένα ποσοστό επί του Επιτρεπόμενου Εσόδου της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ (Ποσοστό Διασποράς Εγκατάστασης ΥΦΑ: socLNG) ανακτάται από τους Χρήστες των Σημείων Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς μέσω διακριτής Χρέωσης Διασποράς ΥΦΑ.
2. Ο Διαχειριστής εισηγείται στη ΡΑΕ πριν την έναρξη της Ρυθμιστικής Περιόδου το Ποσοστό Διασποράς που αναφέρεται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου προς αξιολόγηση και έγκριση από την ΡΑΕ. Το ποσοστό αυτό βασίζεται σε μελέτη κόστους-οφέλους την οποία ο Διαχειριστής υποβάλλει στη ΡΑΕ για αξιολόγηση της συμβολής της Εγκατάστασης ΥΦΑ στην εξισορρόπηση του φορτίου ΕΣΦΑ, στην ασφάλεια εφοδιασμού και στη διευκόλυνση της εισόδου νέων Προμηθευτών στην ελληνική αγορά φυσικού αερίου. Η μελέτη αυτή δημοσιοποιείται στην ιστοσελίδα της ΡΑΕ.
3. Το Ποσοστό Διασποράς του Επιτρεπόμενου Εσόδου της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ ορίζεται αριθμητικά στην Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου στην αρχή κάθε Ρυθμιστικής Περιόδου.
4. Ο Διαχειριστής δύναται να εξετάσει τη δυνατότητα επιμερισμού του ποσού της κοινωνικοποίησης του ΥΦΑ και στις χρεώσεις εξαγωγών για τα Σημεία Διασύνδεσης, καθώς προκύπτει όφελος των εν λόγω χρηστών από την εισαγωγή του ΥΦΑ.

Άρθρο 21-

Παλαιά Ανακτήσιμη Διαφορά

1. Η Παλαιά Ανακτήσιμη Διαφορά είναι η Ανακτήσιμη Διαφορά για τα έτη 2006-2016 η οποία έχει υπολογιστεί για το Σύστημα Μεταφοράς και για την Εγκατάσταση ΥΦΑ, σύμφωνα με τις υπ' αριθμ. 339/2016 (ΦΕΚ Β' 3181/04.10.2016), 344/2016 (ΦΕΚ Β' 3235/07.10.2016) και 352/2016 (ΦΕΚ Β' 3513/01.11.2016) Αποφάσεις ΡΑΕ.
2. Το Ποσό της Παλαιάς Ανακτήσιμης Διαφοράς που ενσωματώνεται στο Επιτρεπόμενο Έσοδο στο τέλος κάθε έτους (i) της Ρυθμιστικής Περιόδου, ορίζεται ως η αναπροσαρμοσμένη διαφορά του αντίστοιχου ποσού στο τέλος του έτους (i-1) μειωμένη κατά:
 - α. το ανακτώμενο ποσό κατά το έτος (i) σύμφωνα με την Παράγραφο 4 του παρόντος Άρθρου και
 - β. τυχόν τμήμα της θετικής Ανακτήσιμης Διαφοράς (υπερανάκτηση) του έτους (i) που αφαιρείται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος Άρθρου.

Η αναπροσαρμογή της ανωτέρω διαφοράς πραγματοποιείται με βάση τον ΜΔΤΚ του έτους (i-2).

3. Σε περίπτωση που η Ανακτήσιμη Διαφορά εξόδων του Συστήματος Μεταφοράς, του έτους (i) είναι θετική (υπερανάκτηση), ο Διαχειριστής προτείνει στη ΡΑΕ προς έγκριση το ποσοστό της υπερανάκτησης που πρέπει να συμπεριληφθεί στον υπολογισμό του Απαιτούμενου Εσόδου για το επόμενο έτος. Η διαφορά μεταξύ του ποσού της υπερανάκτησης και του ποσού που προκύπτει με βάση το εγκεκριμένο από τη ΡΑΕ ποσοστό υπερανάκτησης αφαιρείται από το ποσό της Παλαιάς Ανακτήσιμης Διαφοράς στο τέλος του Έτους (i). Το ποσοστό υπερανάκτησης καθορίζεται α) λαμβάνοντας υπόψη την επίπτωση αυτού στη Μέση Χρέωση Χρήσης του ΕΣΦΑ και ιδίως την ομαλή αποκλιμάκωση των Χρεώσεων Χρήσης ΕΣΦΑ και β) με τρόπο ώστε κατά το δυνατόν να μην προκαλείται αύξηση της Μέσης Χρέωσης Χρήσης του ΕΣΦΑ το έτος (i+1) σε σχέση με το έτος (i).

Αν το συνολικό ποσό που αφαιρείται υπερβαίνει την εναπομένουσα συνολική Παλαιά Ανακτήσιμη Διαφορά στο τέλος του έτους (i-1), το ποσό που αφαιρείται περιορίζεται στο ύψος της εναπομένουσας Παλαιάς Ανακτήσιμης Διαφοράς.

4. Το υπόλοιπο της Παλαιάς Ανακτήσιμης Διαφοράς στις 31.12.2021 ανέρχεται σε €112.783.493, ενώ το εκτιμώμενο προς ανάκτηση ποσό για το έτος 2022 και 2023 ανέρχεται σε €10.887.273 και €10.648.155 αντίστοιχα. Από το έτος $i=2024$ μέχρι και το Έτος $i=2032$, το ανακτώμενο ποσό για κάθε έτος (i) προκύπτει από τη διαίρεση του εναπομένοντος ποσού της Παλαιάς Ανακτήσιμης Διαφοράς στο τέλος του έτους (i-1), όπως υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, με τη διαφορά (2032-i+1).
5. Σε κάθε αναθεώρηση των τιμολογίων στο πρώτο έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου ή αναπροσαρμογή τιμολογίων για την εναπομείνουσα Ρυθμιστική Περίοδο για το έτος (i), υπολογίζεται προϋπολογιστικά το ανακτώμενο ποσό για το εν λόγω έτος σύμφωνα με την παράγραφο 4.
6. Η Παλαιά Ανακτήσιμη Διαφορά που ανακτάται σε κάθε έτος (i) της Ρυθμιστικής Περιόδου αναπροσαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 22, παράμετρος **oldRDAdj_i**.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΕΣΟΔΟ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΥΦΑ

Άρθρο 22-

Απαιτούμενο Έσοδο Υπηρεσίας Μεταφοράς

1. Ως Απαιτούμενο Έσοδο (RR) της Υπηρεσίας Μεταφοράς ορίζεται το ποσό που πρέπει να ανακτηθεί μέσω των Τιμολογίων της Υπηρεσίας Μεταφοράς και υπολογίζεται για κάθε έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου με βάση τις εξής σχέσεις:

$$RRYME_i = RRYME_En_i + RRYME_Ex_i$$

$$RRYME_En_i = ARYME_En_i \pm P1T_i_En + ΠΕ\% \times [\pm P2T_i \pm P3T_i \pm P4T_i \pm P5T_i - P6T_i - \{\psi\% \times UP_i\} \pm INF T_i \pm INCT_i]$$

$$RRYME_Ex_i = ARYME_Ex_i \pm P1T_i_Ex + (1-ΠΕ)\% \times [\pm P2T_i \pm P3T_i \pm P4T_i \pm P5T_i - P6T_i - \{\psi\% \times UP_i\} \pm INF T_i \pm INCT_i] \pm oldRDAdj_i$$

Όπου:

RRYME_i Το Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου.

ΠΕ% Το ποσοστό του κόστους που επιμερίζεται στα Σημεία Εισόδου του Συστήματος Μεταφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 2017/460. Το εναπομείναν μέρος του κόστους (1-ΠΕ)% επιμερίζεται στα Σημεία Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς.

RRYME_En_i Το Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα σημεία εισόδου του Συστήματος Μεταφοράς για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου.

RRYME_Ex_i Το Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα σημεία εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου.

ARYME_En_i Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα σημεία εισόδου του Συστήματος Μεταφοράς, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Κανονισμού.

ARYME_Ex_i Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα σημεία εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Κανονισμού.

P1T_i_En Για τα σημεία εισόδου, το ποσό εκκαθάρισης λόγω υποανάκτησης ή υπερανάκτησης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο αντίστοιχα) του εσόδου από την εφαρμογή των εγκεκριμένων Τιμολογίων κατά το έτος $i-2$, που προκύπτει από τις διαφορές μεταξύ της Προβλεπόμενης Συμβατικής Δυναμικότητας των εισόδων και της απολογιστικής Δεσμευμένης Συμβατικής Δυναμικότητας των εισόδων, καθώς και το ποσό που αναλογεί στο έτος i από υποανακτήσεις ή υπερανακτήσεις εσόδου από την εφαρμογή των εγκεκριμένων Τιμολογίων προηγούμενων ετών, όπως αυτές έχουν εγκριθεί από την Αρχή και επιμερίζονται σε περισσότερα του ενός έτη. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ

του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις. Το ποσό της υποανάκτησης ή υπερανάκτησης του έτους $i-2$ δύναται να επιμερίζεται σε περισσότερα έτη εντός της ΡΠ ή και πέραν αυτής, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο λόγω του σημαντικού μεγέθους αυτής και για σκοπούς εξομάλυνσης και αποφυγής σημαντικών διακυμάνσεων των Τιμολογίων Μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή τα ποσά επιμερίζονται μεταξύ των ετών της ΡΠ ή και πέραν αυτής και λαμβάνεται υπόψη ο εκτιμώμενος πληθωρισμός για κάθε έτος i της ΡΠ.

P1T_i Ex

Για τα σημεία εξόδου, το ποσό εκκαθάρισης λόγω υποανάκτησης ή υπερανάκτησης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο αντίστοιχα) του εσόδου από την εφαρμογή των εγκεκριμένων Τιμολογίων κατά το έτος $i-2$, που προκύπτει από τις διαφορές μεταξύ της Προβλεπόμενης Συμβατικής Δυναμικότητας των εξόδων και της απολογιστικής Δεσμευμένης Συμβατικής Δυναμικότητας των εξόδων, καθώς και τις διαφορές μεταξύ της Προβλεπόμενης ζήτησης και της απολογιστικής ζήτησης, και επιπρόσθετα το ποσό που αναλογεί στο έτος i από υποανακτήσεις ή υπερανακτήσεις εσόδου από την εφαρμογή των εγκεκριμένων Τιμολογίων προηγούμενων ετών, όπως αυτές έχουν εγκριθεί από την Αρχή και επιμερίζονται σε περισσότερα του ενός έτη. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις. Το ποσό της υποανάκτησης ή υπερανάκτησης του έτους $i-2$ δύναται να επιμερίζεται σε περισσότερα έτη εντός της ΡΠ ή και πέραν αυτής, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο λόγω του σημαντικού μεγέθους αυτής και για σκοπούς εξομάλυνσης και αποφυγής σημαντικών διακυμάνσεων των Τιμολογίων Μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή τα ποσά επιμερίζονται μεταξύ των ετών της ΡΠ ή και πέραν αυτής και λαμβάνεται υπόψη ο εκτιμώμενος πληθωρισμός για κάθε έτος i της ΡΠ.

P2T_i

Το ποσό εκκαθάρισης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) λόγω των αποκλίσεων μεταξύ των επιτρεπόμενων και των απολογιστικών αποσβέσεων καθώς και μεταξύ του επιτρεπόμενου και του απολογιστικού απασχολούμενου κεφαλαίου κατά το έτος $i-2$ λόγω αυξημένων ή μειωμένων από των προβλεπόμενων επενδύσεων. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις. Για τον προσδιορισμό της εκ των υστέρων (post) αξίας των αποσβέσεων στο έτος $i-2$ λαμβάνονται υπόψη:

- α. Οι αποσβέσεις των νέων παγίων που τέθηκαν σε λειτουργία το έτος $i-2$ οι οποίες υπολογίζονται με την παραδοχή ότι επενδύονται στο μέσο του εν λόγω έτους και με τα εν λόγω ποσά να προκύπτουν από το ΡΜΠ.
- β. Οι αποσβέσεις των υφιστάμενων παγίων, οι οποίες προκύπτουν από το ΡΜΠ.

Ο υπολογισμός δεν περιλαμβάνει υπερβάσεις του εγκεκριμένου προϋπολογισμού επενδύσεων που σχετίζονται με βελτιώσεις δεικτών που ρυθμίζονται μέσω οικονομικών κινήτρων. Οι υπολογισμοί των διαφορών μεταξύ επιτρεπόμενων και απολογιστικών αποσβέσεων και μεταξύ επιτρεπόμενου και απολογιστικού απασχολούμενου κεφαλαίου είναι προσωρινοί και δύναται να αναθεωρηθούν και να οριστικοποιηθούν μετά την αξιολόγηση των επενδύσεων από τη ΡΑΕ

σύμφωνα με το άρθρο 15, παρ. 4 και 5 και το άρθρο 93 του Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΦΑ.

- P3T_i** Το ποσό εκκαθάρισης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) λόγω αποκλίσεων από τις εγκεκριμένες μη ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες που περιλαμβάνεται στο Επιτρεπόμενο Έσοδο του έτους $i-2$ και των απολογιστικών μη ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών της Υπηρεσίας Μεταφοράς, όπως προκύπτει από έλεγχο της ΡΑΕ. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις. Κατά τον υπολογισμό του προς εκκαθάριση ποσού των μη ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών δύναται να εξεταστούν κατηγορίες δαπανών, το ετήσιο ύψος των οποίων ήταν μικρότερο από το δύο τοις εκατό (2%) των συνολικών ετήσιων λειτουργικών δαπανών, μετά από εισήγηση του Διαχειριστή και σχετική έγκριση της ΡΑΕ.
- P4T_i** Το ποσό εκκαθάρισης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) λόγω αποκλίσεων μεταξύ των εκτιμώμενων και των απολογιστικών εσόδων του έτους $i-2$ από άλλες ρυθμιζόμενες ή μη υπηρεσίες, που παρέχονται από τον Διαχειριστή, το κόστος των οποίων δεν διαχωρίζεται λογιστικά κι έχει συμπεριληφθεί στον υπολογισμό του Επιτρεπόμενου Εσόδου βάσει της παρ. 1 του άρθρου 10. Η προσαρμογή πραγματοποιείται μετά από εισήγηση του Διαχειριστή και βάσει σχετικού ελέγχου της ΡΑΕ. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.
- P5T_i** Το ποσό προς τακτοποίηση λόγω των διαφορών που προκύπτουν στο Επιτρεπόμενο Έσοδο του έτους $i-2$, για τον επαναπροσδιορισμό της εύλογης απόδοσης εντός της Ρυθμιστικής Περιόδου εξ αιτίας σημαντικής αλλαγής στην τιμή της παραμέτρου t (φορολογικός συντελεστής). Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.
- P6T_i** Το ποσό από την αποκτηθείσα προσαύξηση των δημοπρασιών δέσμευσης δυναμικότητας, το οποίο εγγράφεται σε διακριτό λογαριασμό και εγκρίνεται από τη ΡΑΕ να διατεθεί για τη μείωση του Απαιτούμενου Εσόδου της Υπηρεσίας Μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 19 του Κανονισμού 2017/460. Η ΡΑΕ δύναται να εξετάσει μετά από αίτημα του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ συμφηφισμό εν όλω ή εν μέρει του Εσόδου από προσαυξήσεις του έτους i με εκτιμώμενες υποανακτήσεις του Απαιτούμενου Εσόδου του ΕΣΜΦΑ κατά το ίδιο έτος i .
- ψ%** Το ποσοστό επιμερισμού μεταξύ της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ του ποσού UP_i , το οποίο καθορίζεται κατ' αναλογία με το πιο πρόσφατο εγκεκριμένο Επιτρεπόμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ.
- UP_i** Το ποσό των καθαρών κερδών από Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες, το οποίο μεταφέρεται προς όφελος των Χρηστών του ΕΣΦΑ. Το ποσό αυτό υπολογίζεται με βάση ένα ποσοστό του καθαρού κέρδους του Διαχειριστή από Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες το οποίο προσδιορίζεται σε:

i. Ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) επί των καθαρών κερδών για τις Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες που παρέχονται από τον Διαχειριστή χωρίς να απαιτείται η χρήση παγίων που έχουν ενταχθεί στη ΡΠΒ του ΕΣΦΑ, αλλά ούτε και πρόσθετες νέες επενδύσεις. Το ποσοστό αυτό μεταφέρεται προς όφελος των Χρηστών του ΕΣΦΑ, απομειώνοντας το σχετικό Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς και Εγκατάστασης ΥΦΑ του έτους i. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i, λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους i-2 και του έτους i, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.

ii. Ποσοστό είκοσι τοις εκατό (20%) επί των καθαρών κερδών, για τις Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες που παρέχονται από τον Διαχειριστή χωρίς να απαιτείται η χρήση παγίων που έχουν ήδη ενταχθεί στη ΡΠΒ του ΕΣΦΑ, αλλά η παροχή των οποίων απαιτεί νέες επενδύσεις, οι οποίες δεν θα ενταχθούν στη ΡΠΒ του ΕΣΦΑ. Το ποσοστό αυτό μεταφέρεται προς όφελος των Χρηστών του ΕΣΦΑ, απομειώνοντας το σχετικό Επιτρεπόμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ του έτους i. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i, λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους i-2 και του έτους i, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.

INFT_i Το ποσό εκκαθάρισης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) της απόκλισης στο σκέλος των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών του Επιτρεπόμενου Εσόδου του έτους (i-2) που προκύπτει λόγω της διαφοράς μεταξύ του εκ των προτέρων εκτιμηθέντος πληθωρισμού και του απολογιστικού πληθωρισμού (βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ) για το εν λόγω έτος. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i, λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους i-2 και του έτους i, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.

INCT_i Το ποσό που προκύπτει προς ενσωμάτωση στο Απαιτούμενο Έσοδο του έτους i ως αποτέλεσμα της εφαρμογής κινήτρων για τη διασφάλιση της αποδοτικής και ασφαλούς λειτουργίας του Συστήματος, της αποτελεσματικότητας του Διαχειριστή καθώς και της αξιόπιστης, ποιοτικής και αδιάλειπτης παροχής του ΕΣΦΑ, λαμβάνοντας υπόψη δείκτες απόδοσης οι οποίοι ορίζονται και εξειδικεύονται σε ειδική απόφαση που εκδίδει η ΡΑΕ. Το ποσό που πρέπει να συμπεριληφθεί στα Απαιτούμενα Έσοδα υπολογίζεται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στην ειδική απόφαση της ΡΑΕ και στην Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων. Το ποσό μπορεί να έχει θετική (αύξηση) ή αρνητική (μείωση) ή μηδενική επίπτωση στα έσοδα του Διαχειριστή. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i, λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους i-2 και του έτους i, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.

oldRDAdj_i Το ποσό που προκύπτει από τη διαφορά (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) μεταξύ της Παλαιάς Ανακτήσιμης Διαφοράς που συμπεριλήφθηκε στο Επιτρεπόμενο Έσοδο σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 21 του Κανονισμού και της αναπροσαρμοσμένης Παλαιάς Ανακτήσιμης Διαφοράς, λαμβάνοντας υπόψη την απόκλιση που προκύπτει στο ποσό της Παλαιάς Ανακτήσιμης Διαφοράς του έτους i-2 λόγω διαφοράς μεταξύ

του εκ των προτέρων εκτιμηθέντος πληθωρισμού που χρησιμοποιήθηκε για τον εκ των προτέρων υπολογισμό, και του απολογιστικού πληθωρισμού (βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ) για το εν λόγω έτος. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.

2. Ως μέρος της ετήσιας αναπροσαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 41, το ποσό της υποανάκτησης ή υπερανάκτησης που προκύπτει από την εφαρμογή των συντελεστών διόρθωσης που ορίζονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, δύναται να κατανεμηθεί σε περισσότερα έτη εντός της Ρυθμιστικής Περιόδου ή και πέραν αυτής, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο λόγω του σημαντικού μεγέθους του και προκειμένου να αποφευχθούν σημαντικές διακυμάνσεις των Χρεώσεων Συστήματος μεταξύ των ετών της Ρυθμιστικής Περιόδου ή μεταξύ διαδοχικών Ρυθμιστικών Περιόδων. Στην περίπτωση αυτή, τα ποσά κατανέμονται στα έτη της Ρυθμιστικής Περιόδου ή πέραν αυτής και λαμβάνεται υπόψη ο εκτιμώμενος πληθωρισμός για κάθε έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου ή των Ρυθμιστικών Περιόδων.

Άρθρο 23-

Απαιτούμενο Έσοδο Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ

1. Ως Απαιτούμενο Έσοδο (RR) της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ ορίζεται το ποσό που πρέπει να ανακτηθεί μέσω των Τιμολογίων Εγκατάστασης ΥΦΑ και υπολογίζεται για κάθε έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου με βάση την εξής σχέση:

$$RRYY\Phi_i = ARYY\Phi_i \pm P1L_i \pm P2L_i \pm P3L_i \pm P4L_i \pm P5L_i - P6L_i \pm P_{TrL} \pm P_{SSLNG} - \{(1-\psi\%) \times UP_i\} \pm INFL_i \pm INCL_i$$

Όπου:

- RRYYΦ_i** Το Απαιτούμενο Έσοδο της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου, το οποίο υπολογίζεται και ανακτάται από τα Τιμολόγια της Εγκατάστασης ΥΦΑ.
- ARYYΦ_i** Το Επιτρεπόμενο Έσοδο της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Κανονισμού.
- P1L_i** Το ποσό εκκαθάρισης λόγω υποανάκτησης ή υπερανάκτησης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο αντίστοιχα) του εσόδου από την εφαρμογή των εγκεκριμένων Τιμολογίων κατά το έτος $i-2$, που προκύπτει από τις διαφορές μεταξύ της προβλεπόμενης ζήτησης ή της Προβλεπόμενης Συμβατικής Δυναμικότητας και της απολογιστικής ζήτησης ή της Δεσμευμένης Συμβατικής Δυναμικότητας, καθώς και το ποσό που αναλογεί στο έτος i από υποανακτήσεις ή υπερανακτήσεις εσόδου από την εφαρμογή των εγκεκριμένων Τιμολογίων προηγούμενων ετών, όπως αυτές έχουν εγκριθεί από την Αρχή και επιμερίζονται σε περισσότερα του ενός έτη. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις. Το ποσό της υποανάκτησης ή υπερανάκτησης του έτους $i-2$ δύναται να επιμερίζεται σε περισσότερα έτη εντός της ΡΠ ή και πέραν αυτής, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο λόγω του σημαντικού μεγέθους αυτής και για σκοπούς εξομάλυνσης και αποφυγής σημαντικών διακυμάνσεων των Τιμολογίων Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ. Στην περίπτωση αυτή τα ποσά επιμερίζονται

μεταξύ των ετών της ΡΠ ή και πέραν αυτής και λαμβάνεται υπόψη ο εκτιμώμενος πληθωρισμός για κάθε έτος i της ΡΠ.

P2L_i Το ποσό εκκαθάρισης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) λόγω των αποκλίσεων μεταξύ των επιτρεπόμενων και των απολογιστικών αποσβέσεων καθώς και μεταξύ του επιτρεπόμενου και του απολογιστικού απασχολούμενου κεφαλαίου κατά το έτος $i-2$ λόγω αυξημένων ή μειωμένων από των προβλεπόμενων επενδύσεων. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις. Για τον προσδιορισμό της εκ των υστέρων (ex-post) αξίας των αποσβέσεων στο έτος $i-2$ λαμβάνονται υπόψη:

- i. Οι αποσβέσεις των νέων παγίων που τέθηκαν σε λειτουργία το έτος $i-2$ οι οποίες υπολογίζονται με την παραδοχή ότι επενδύονται στο μέσο του εν λόγω έτους και με τα εν λόγω ποσά να προκύπτουν από το ΡΜΠ
- ii. Οι αποσβέσεις των υφιστάμενων παγίων, οι οποίες προκύπτουν από το ΡΜΠ.

Ο υπολογισμός δεν περιλαμβάνει υπερβάσεις του εγκεκριμένου προϋπολογισμού επενδύσεων που σχετίζονται με βελτιώσεις δεικτών που ρυθμίζονται μέσω οικονομικών κινήτρων. Οι υπολογισμοί των διαφορών μεταξύ επιτρεπόμενων και απολογιστικών αποσβέσεων και μεταξύ επιτρεπόμενου και απολογιστικού απασχολούμενου κεφαλαίου είναι προσωρινοί και δύναται να αναθεωρηθούν και να οριστικοποιηθούν μετά την αξιολόγηση των επενδύσεων από τη ΡΑΕ σύμφωνα με το άρθρο 15, παρ. 4 και 5 και το άρθρο 93 του Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΦΑ.

P3L_i Το ποσό εκκαθάρισης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) λόγω αποκλίσεων από τις εγκεκριμένες μη ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ που περιλαμβάνεται στο Επιτρεπόμενο Έσοδο του έτους $i-2$, και των απολογιστικών μη ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών, όπως προκύπτει από έλεγχο της ΡΑΕ. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.

P4L_i Το ποσό εκκαθάρισης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) λόγω αποκλίσεων μεταξύ των εκτιμώμενων και των απολογιστικών εσόδων του έτους $i-2$ από άλλες ρυθμιζόμενες ή μη υπηρεσίες, που παρέχονται από τον Διαχειριστή, το κόστος των οποίων δεν διαχωρίζεται λογιστικά κι έχει συμπεριληφθεί στον υπολογισμό του Επιτρεπόμενου Εσόδου βάσει της παρ. 1 του άρθρου 10. Η προσαρμογή πραγματοποιείται μετά από εισήγηση του Διαχειριστή και βάσει σχετικού ελέγχου της ΡΑΕ. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.

P5L_i Το ποσό προς τακτοποίηση λόγω των διαφορών που προκύπτουν στο Επιτρεπόμενο Έσοδο του έτους $i-2$, για τον επαναπροσδιορισμό της εύλογης απόδοσης εντός της Ρυθμιστικής Περιόδου εξ αιτίας σημαντικής αλλαγής στην τιμή της παραμέτρου t (φορολογικός συντελεστής). Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$

και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.

- P6L_i** Το ποσό από την αποκτηθείσα προσαύξηση των δημοπρασιών δέσμευσης δυναμικότητας, το οποίο εγγράφεται σε διακριτό λογαριασμό και εγκρίνεται από τη ΡΑΕ να διατεθεί για τη μείωση του Απαιτούμενου Εσόδου της Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ. Η ΡΑΕ δύναται να εξετάσει μετά από αίτημα του Διαχειριστή του ΕΣΦΑ συμψηφισμό εν όλω ή εν μέρει του Εσόδου από προσαυξήσεις του έτους i με εκτιμώμενες υποανακτήσεις του Απαιτούμενου Εσόδου του ΕΣΦΑ κατά το ίδιο έτος i .
- P_{TFL}** Το ποσό εκκαθάρισης λόγω υποανάκτησης ή υπερανάκτησης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) του Εσόδου της Υπηρεσία Φόρτωσης Φορτηγών ΥΦΑ (Υπηρεσία Truck Loading) από την εφαρμογή των εγκεκριμένων Τιμολογίων της εν λόγω υπηρεσίας κατά το έτος $i-2$. Η παράμετρος αυτή πρέπει να εκφράζεται σε τρέχουσες τιμές του έτους i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.
- P_{SSLNG}** Το ποσό εκκαθάρισης λόγω υποανάκτησης ή υπερανάκτησης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) του Εσόδου της Υπηρεσίας Φόρτωσης ΥΦΑ σε πλοία μικρής κλίμακας (small-scale LNG) από την εφαρμογή των εγκεκριμένων Τιμολογίων της εν λόγω υπηρεσίας κατά το έτος $i-2$. Η παράμετρος αυτή πρέπει να εκφράζεται σε τρέχουσες τιμές του έτους i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.
- Ψ%** Το ποσοστό επιμερισμού μεταξύ της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ του ποσού UP_i , το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με την παρ. 1, άρθρο 22.
- UP_i** Το ποσό των καθαρών κερδών από Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες, το οποίο μεταφέρεται προς όφελος των Χρηστών του ΕΣΦΑ και υπολογίζεται σύμφωνα με την παρ. 1, άρθρο 22.
- INFT_i** Το ποσό εκκαθάρισης (θετικό ή αρνητικό πρόσημο) της απόκλισης στο σκέλος των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών του Επιτρεπόμενου Εσόδου του έτους ($i-2$) που προκύπτει λόγω της διαφοράς μεταξύ του εκ των προτέρων εκτιμηθέντος πληθωρισμού και του απολογιστικού πληθωρισμού (βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ) για το εν λόγω έτος. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i , λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους $i-2$ και του έτους i , σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.
- INCL_i** Το ποσό που προκύπτει προς ενσωμάτωση στο Απαιτούμενο Έσοδο του έτους i ως αποτέλεσμα της εφαρμογής κινήτρων για τη διασφάλιση της αποδοτικής και ασφαλούς λειτουργίας της Εγκατάστασης ΥΦΑ, της αποτελεσματικότητας του Διαχειριστή καθώς και της αξιόπιστης, ποιοτικής και αδιάλειπτης παροχής του ΕΣΦΑ και της αξιόπιστης, ποιοτικής και αδιάλειπτου παροχής από την Εγκατάσταση ΥΦΑ, λαμβάνοντας υπόψη δείκτες απόδοσης οι οποίοι ορίζονται και εξειδικεύονται σε ειδική απόφαση που εκδίδει η ΡΑΕ. Το ποσό που πρέπει να συμπεριληφθεί στα Απαιτούμενα Έσοδα υπολογίζεται σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στην ειδική απόφαση της ΡΑΕ και στην Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων. Το ποσό μπορεί να έχει θετική (αύξηση) ή αρνητική (μείωση) ή μηδενική επίπτωση στα έσοδα του Διαχειριστή. Η εν λόγω παράμετρος διαμορφώνεται σε τρέχουσες αξίες για το έτος i ,

λαμβάνοντας υπόψη το ΜΔΤΚ μεταξύ του έτους i-2 και του έτους i, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ και διαθέσιμες εκτιμήσεις.

2. Ως μέρος της ετήσιας αναπροσαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 41, το ποσό της υποανάκτησης ή υπερανάκτησης που προκύπτει από την εφαρμογή των συντελεστών διόρθωσης που ορίζονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, δύναται να κατανεμηθεί σε περισσότερα έτη εντός της Ρυθμιστικής Περιόδου ή και πέραν αυτής, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο λόγω του σημαντικού μεγέθους τους και προκειμένου να αποφευχθούν σημαντικές διακυμάνσεις των Χρεώσεων Συστήματος μεταξύ των ετών της Ρυθμιστικής Περιόδου ή μεταξύ διαδοχικών Ρυθμιστικών Περιόδων. Στην περίπτωση αυτή, τα ποσά κατανέμονται στα έτη της Ρυθμιστικής Περιόδου ή πέραν αυτής και λαμβάνεται υπόψη ο εκτιμώμενος πληθωρισμός για κάθε έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου ή των Ρυθμιστικών Περιόδων.

Άρθρο 24- Τέλη Σύνδεσης

1. Στην περίπτωση κατά την οποία δημιουργείται νέο Σημείο Εισόδου ή Εξόδου ή αυξάνεται η δυναμικότητα υφιστάμενου Σημείου Εισόδου ή Εξόδου κατόπιν αιτήματος Χρήστη (Έργο Σύνδεσης), ο Χρήστης που αιτήθηκε το Έργο Σύνδεσης και το αίτημά του έγινε αποδεκτό από τον Διαχειριστή, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, καταβάλλει στο Διαχειριστή Τέλος Σύνδεσης. Το Τέλος Σύνδεσης υπολογίζεται ως το άθροισμα:
 - α. του απολογιστικού κόστους κατασκευής των σχετικών μετρητικών ή μετρητικών και ρυθμιστικών διατάξεων απόληψης του φυσικού αερίου, συμπεριλαμβανομένου του τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, μέχρι του ορίου των τριών (3) εκατομμυρίων Ευρώ σε τιμές έτους 2018 ανά μετρητική ή μετρητική και ρυθμιστική διάταξη, και
 - β. του απολογιστικού κόστους του αγωγού ανάντη του νέου Σημείου Εισόδου ή Εξόδου που δημιουργείται και μέχρι μήκους δύο (2) χιλιομέτρων, συμπεριλαμβανομένου του απαραίτητου εξοπλισμού για τη λειτουργία του αγωγού, έως του ορίου των δύο (2) εκατομμυρίων Ευρώ σε τιμές έτους 2018. Στην περίπτωση που το μήκος του αγωγού ανάντη του νέου Σημείου Εξόδου είναι μεγαλύτερο των δύο (2) χιλιομέτρων, το τμήμα του συνολικού απολογιστικού κόστους του ανάντη αγωγού που συμπεριλαμβάνεται στο Τέλος Σύνδεσης υπολογίζεται κατ' αναλογία του τμήματος αγωγού μήκους δύο (2) χιλιομέτρων ως προς το συνολικό μήκος του ανάντη αγωγού και έως του ορίου των δύο (2) εκατομμυρίων Ευρώ σε τιμές έτους 2018.
2. Τα ανωτέρω χρηματικά όρια αναπροσαρμόζονται κάθε Έτος αναλογικά με τη μεταβολή του ετήσιου ΜΔΤΚ (%) του προηγούμενου έτους, όπως αυτή δημοσιεύεται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή, όπου επί αρνητικής τιμής αυτού λαμβάνεται ίσος με το μηδέν.
3. Κατά τον υπολογισμό του κόστους των περιπτώσεων α και β της παρ. 1, περιλαμβάνεται το κόστος ιδιοπαραγωγής και οι κεφαλαιοποιηθέντες τόκοι κατασκευαστικής περιόδου που αντιστοιχούν στο Τέλος Σύνδεσης, υπολογιζόμενοι με βάση το μέσο κόστος δανεισμού του Διαχειριστή κατά το έτος i-1.
4. Στην περίπτωση που το Έργο Σύνδεσης αφορά σε περισσότερους του ενός Χρήστες, το Τέλος Σύνδεσης κάθε Χρήστη υπολογίζεται σύμφωνα με τη μεθοδολογία της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, όπου τα ποσά των περιπτώσεων α και β επιμερίζονται στους Χρήστες αναλογικά με τη Μεταφορική Ικανότητα που έχουν αιτηθεί στο εν λόγω Έργο Σύνδεσης.

5. Το τμήμα του κόστους του Έργου Σύνδεσης Χρήστη που αντιστοιχεί στο ποσό που καταβάλλεται από τον αιτούντα Χρήστη ως Τέλος Σύνδεσης, δεν ενσωματώνεται στη ΡΠΒ του ΕΣΦΑ, οπότε δεν ανακτώνται οι αποσβέσεις αυτού και δεν υπολογίζεται απόδοση.
6. Νέες επενδύσεις που απαιτούνται μετά την έναρξη λειτουργίας του Έργου Σύνδεσης, λόγω φθοράς ή αναγκαίας αναβάθμισης εξοπλισμού, πραγματοποιούνται από τον Διαχειριστή και εντάσσονται στη ΡΠΒ του ΕΣΦΑ σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 15.
7. Στην περίπτωση κατά την οποία ένα Έργο Σύνδεσης δεν είναι Οικονομικά Ουδέτερο, δηλαδή η υλοποίησή του προκαλεί αύξηση της Μέσης Χρέωσης Χρήσης ΕΣΦΑ κατά την Περίοδο Μέσης Χρέωσης, ο Διαχειριστής υπολογίζει το τμήμα του συνολικού κόστους του Έργου Σύνδεσης που απαιτείται να μην ενταχθεί στη Ρυθμιζόμενη Περιουσιακή Βάση προκειμένου να μην προκληθεί αύξηση της Μέσης Χρέωσης Χρήσης ΕΣΦΑ. Το προϋπολογιζόμενο αυτό τμήμα του συνολικού κόστους δύναται να καταβληθεί από τον Χρήστη που αιτήθηκε το Έργο Σύνδεσης ως Πρόσθετο Τέλος Σύνδεσης. Το επενδυτικό κόστος που αφορά το τμήμα του έργου που αντιστοιχεί στο Πρόσθετο Τέλος Σύνδεσης δεν λαμβάνεται υπόψη στη ΡΠΒ, οπότε δεν ανακτώνται οι αποσβέσεις αυτού και δεν υπολογίζεται απόδοση.

Άρθρο 25- Μέση Χρέωση Χρήσης του ΕΣΦΑ

1. Η Μέση Χρέωση Χρήσης για το έτος i της περιόδου υπολογισμού των τιμολογίων υπολογίζεται ως εξής:

$$AvTAR_i = \frac{RRYME_En_i + RRYME_Ex_i^A + RRY\Phi_i}{\sum CAPT_i * D_i} + \frac{netORD_i}{COMT_Ex_i}$$

Όπου:

- | | |
|---|---|
| AvTAR_i | Η Μέση Χρέωση Χρήσης του ΕΣΦΑ για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου εκφρασμένη σε €/kWh. |
| RRYME_En_i | Το Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα Σημεία Εισόδου του Συστήματος Μεταφοράς για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου σύμφωνα με το άρθρο 22. |
| RRYME_Ex_i^A | Το Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα Σημεία Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου (μέρος Α) το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 22, εξαιρουμένου του ποσού που συνυπολογίζεται για την Παλαιά Ανακτήσιμη Διαφορά, και το οποίο ισούται με RRYME_Ex _i (του άρθρου 22) μείον netORD _i (του παρόντος άρθρου). |
| RRYΦ_i | Το Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας ΥΦΑ για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου σύμφωνα με το άρθρο 23. |
| ΣCAPT_i | Το άθροισμα της Προβλεπόμενης Συμβατικής Δυναμικότητας όλων των Εισόδων και Εξόδων του ΕΣΜΦΑ που λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό των συντελεστών τιμολόγησης για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου. |
| D_i | Το σύνολο των ημερών του έτους i της Ρυθμιστικής Περιόδου. |
| netORD_i | Το μέρος του Απαιτούμενου Εσόδου της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα εγχώρια σημεία εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς για το έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου (μέρος Β), το οποίο υπολογίζεται με τη σχέση $oldRD_i$ (του άρθρου 10) \pm $oldRDA_{dj}$ (του άρθρου 22). |

COMT_Ex_i Το άθροισμα των ποσοτήτων φυσικού αερίου που παραλαμβάνονται από τα εγχώρια σημεία εξόδου κατά το έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ ΕΣΟΔΟ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΥΦΑ

Άρθρο 26- Επιτρεπόμενο Έσοδο, Απαιτούμενο Έσοδο και Τιμολόγηση για τις Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς και τις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ

1. Το Επιτρεπόμενο Έσοδο για τις Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς και τις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ ορίζεται ως το εκ των προτέρων καθοριζόμενο ποσό που δύναται να ανακτηθεί μέσω των χρεώσεων για την παροχή Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και για την παροχή Βοηθητικών Υπηρεσιών ΥΦΑ αντίστοιχα, και υπολογίζεται για κάθε ΡΠ.
2. Το Επιτρεπόμενο Έσοδο για τις Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς και τις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ καθορίζεται πριν τη Ρυθμιστική Περίοδο και εκφράζεται σε μοναδιαία βάση, συγκεκριμένα ως το μέσο έσοδο για την εκάστοτε υπηρεσία το οποίο με τη σειρά του ισούται με το πηλίκο του Επιτρεπόμενου Εσόδου της υπηρεσίας δια της προβλεπόμενης ζήτησης της συγκεκριμένης υπηρεσίας.
3. Εκτός κι αν αποφασιστεί διαφορετικά κατά περίπτωση από τη ΡΑΕ μετά από εισήγηση του Διαχειριστή, το Απαιτούμενο Έσοδο για την κάθε Υπηρεσία Μη Μεταφοράς και κάθε Βοηθητική Υπηρεσία ΥΦΑ ισούται με:
 - α. Το γινόμενο του μέσου εσόδου της εκάστοτε υπηρεσίας και της απολογιστικής ζήτησης της υπηρεσίας (προσέγγιση ‘price cap’), ή
 - β. Το Επιτρεπόμενο Έσοδο αναπροσαρμοσμένο για τα απολογιστικά κόστη και τη ζήτηση της υπηρεσίας (προσέγγιση ‘cost plus’).
4. Το Επιτρεπόμενο Έσοδο για τις Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς και τις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ υπολογίζεται βασιζόμενο στο κόστος παροχής των σχετικών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, τα Επιτρεπόμενα Έσοδα των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και των Βοηθητικών Υπηρεσιών ΥΦΑ βασίζονται γενικά στο μακροπρόθεσμο επιπρόσθετο κόστος (‘long run incremental cost’) της παροχής της σχετικής υπηρεσίας, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά κατά περίπτωση από τη ΡΑΕ, κατόπιν εισήγησης του Διαχειριστή.
5. Ως μακροπρόθεσμο επιπρόσθετο κόστος νοείται το πρόσθετο κόστος που επιβαρύνει το Διαχειριστή μακροπρόθεσμα για την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας, με την προϋπόθεση ότι όλες οι άλλες παραγωγικές δραστηριότητες του Διαχειριστή παραμένουν αμετάβλητες. Είναι το κόστος που ο Διαχειριστής θα απέφυγε μακροπρόθεσμα εάν έπαυε να παρέχει την εν λόγω υπηρεσία. Επιπλέον, το μακροπρόθεσμο επιπρόσθετο κόστος αναφέρεται στο μελλοντικό κόστος για την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας με τη χρήση των πιο αποτελεσματικών δυνατών και εμπορικά διαθέσιμων μέσων.
6. Για να διασφαλιστεί ότι τα μακροπρόθεσμα κόστη αντιμετωπίζονται ως δυνητικά αποφεύξιμα (και επομένως περιλαμβάνονται στη βάση κόστους και το Επιτρεπόμενο Έσοδο των υπηρεσιών), λαμβάνεται μια μεσοπρόθεσμη έως μακροπρόθεσμη προοπτική. Ωστόσο, η ακριβής περίοδος δύναται να διαφέρει ανάλογα με το είδος της υπηρεσίας και αποφασίζεται κατά περίπτωση από τη ΡΑΕ, κατόπιν εισήγησης του Διαχειριστή. Γενικά όμως, όταν μια δραστηριότητα είναι έντασης κεφαλαίου, η επιλογή της χρονικής περιόδου δύναται να κριθεί με βάση τον κύκλο του

- προϋπολογισμού των κεφαλαιουχικών δαπανών. Σε άλλες περιπτώσεις, ο τυπικός ορίζοντας σχεδιασμού της επιχειρηματικής στρατηγικής των τριών έως πέντε ετών δύναται να είναι ένας κατάλληλος κανόνας.
7. Σύμφωνα με την προσέγγιση του μακροπρόθεσμου επιπρόσθετου κόστους, το Επιτρεπόμενο Έσοδο της κάθε Υπηρεσίας Μη Μεταφοράς και της κάθε Βοηθητικής Υπηρεσίας ΥΦΑ αποτελείται από όλα τα κόστη που θα απέφευγε ο Διαχειριστής εάν δεν προσφερόταν η εν λόγω υπηρεσία. Το κόστος που μπορεί να αποφευχθεί περιλαμβάνει:
 - α. Άμεσες (λειτουργικές και κεφαλαιουχικές) δαπάνες που αφορούν αποκλειστικά στην παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας (συμπεριλαμβανομένου του κόστους κεφαλαίου), και
 - β. Κοινές δαπάνες που σχετίζονται αιτιωδώς με τη σχετική υπηρεσία (όπως άλλα περιουσιακά στοιχεία του Διαχειριστή και γενικά έξοδα).
 8. Στην περίπτωση των άμεσων δαπανών, μόνο τα κόστη που αποδίδονται άμεσα στην παροχή μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας δύναται να αποδοθούν απευθείας σε αυτήν την υπηρεσία.
 - α. Ο Διαχειριστής έχει κάποια διακριτική ευχέρεια για τον καθορισμό της παραμέτρου βάσει της οποίας προσδιορίζεται το άμεσο κόστος. Ο καθορισμός αυτός θα μπορούσε να είναι σε επίπεδο πελάτη ή υπηρεσίας, για παράδειγμα.
 - β. Γενικά, το επίπεδο προσδιορισμού και κατανομής κόστους πρέπει να ευθυγραμμίζεται με τη βάση που χρησιμοποιείται για να καθοριστούν οι χρεώσεις. Για παράδειγμα, εάν οι χρεώσεις είναι ανά πελάτη, το άμεσο κόστος θα πρέπει να προσδιορίζεται και να κατανέμεται σε επίπεδο πελάτη.
 9. Οι κοινές δαπάνες που προκύπτουν για την παροχή των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και των Βοηθητικών Υπηρεσιών ΥΦΑ πρέπει να κατανέμονται μεταξύ αυτών των υπηρεσιών και των υπολοίπων υπηρεσιών και δραστηριοτήτων του Διαχειριστή.
 - α. Στην περίπτωση κοινών δαπανών μεταξύ των παρεχόμενων υπηρεσιών, θα πρέπει να χρησιμοποιείται μια κλειδα επιμερισμού/αιτιώδης κατανεμητής ('causal allocator') για τον επιμερισμό αυτών των δαπανών μεταξύ των υπηρεσιών, σύμφωνα με τους εγκεκριμένους κανόνες λογιστικού διαχωρισμού.
 - β. Όταν το κοινό κόστος είναι ασήμαντο ή δεν δύναται εύκολα να δημιουργηθεί αιτιώδης σχέση, ο Διαχειριστής δύναται να χρησιμοποιήσει έναν μη αιτιώδες κατανεμητή για τον επιμερισμό του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών.
 10. Η μεθοδολογία του Διαχειριστή για την κατανομή του κόστους σε διαφορετικές υπηρεσίες πρέπει να είναι επαρκώς λεπτομερής, ώστε η ΡΑΕ να δύναται να αναπαράγει τη μεθοδολογία. Ειδικότερα ο Διαχειριστής, λαμβάνοντας υπόψη και τους εγκεκριμένους από τη ΡΑΕ λογιστικού διαχωρισμού θα πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α. Για τις άμεσες δαπάνες: (i) τη φύση κάθε στοιχείου κόστους, (ii) την υπηρεσία στην οποία θα αποδοθεί άμεσα το στοιχείο κόστους, (iii) τα χαρακτηριστικά του στοιχείου κόστους που το συσχετίζουν μοναδικά με μια συγκεκριμένη υπηρεσία προκειμένου να το καταστήσουν άμεσα αποδιδόμενο κόστος.
 - β. Για τις κοινές δαπάνες που επιμερίζονται μεταξύ υπηρεσιών με χρήση αιτιώδους κατανεμητή: (i) τη φύση κάθε στοιχείου κόστους, (ii) τις υπηρεσίες στις οποίες αποδίδονται τα στοιχεία κόστους, (iii) η φύση του/των αιτιώδους/ωδών κατανεμητή(ών) που χρησιμοποιείται για τον επιμερισμό του κόστους, (iv) τους λόγους για την επιλογή του/των κατανεμητή/ών και αιτιολόγηση ως προς το γιατί είναι ο καταλληλότερος κατανεμητής για το στοιχείο κόστους, (v) λεπτομέρειες της αριθμητικής ποσότητας ή του ποσοστού του/των κατανεμητή/ών, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου με τον οποίο έχουν προσδιοριστεί, (vi) εάν η αριθμητική ποσότητα ή το ποσοστό του/των κατανεμητή(ών) είναι πιθανό να παραμείνει σταθερό με την πάροδο του χρόνου.
 - γ. Για τις κοινές δαπάνες που κατανέμονται μεταξύ υπηρεσιών με χρήση μη αιτιώδους κατανεμητή: (i) η βάση του επιμερισμού, (ii) ο λόγος αυτής της

- βάσης, (iii) αιτιολόγηση γιατί το κοινό κόστος είναι ασήμαντο ή γιατί δεν θα μπορούσε να δημιουργηθεί αιτιώδης σχέση, (iv) την αριθμητική ποσότητα ή το ποσοστό του μη αιτιολογικού καταναμητή που εφαρμόζεται σε κάθε υπηρεσία και συνολικά.
11. Κατά τον επιμερισμό των δαπανών μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών, το ίδιο κόστος δεν πρέπει να κατανέμεται περισσότερες από μία φορές. Συγκεκριμένα:
- Το ίδιο κόστος δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται τόσο ως άμεσο κόστος όσο και ως κοινό κόστος.
 - Μία άμεση δαπάνη μπορεί να αποδοθεί μόνο μία φορά σε κάθε υπηρεσία.
 - Ο επιμερισμός μίας κοινής δαπάνης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 100 τοις εκατό του κόστους.
12. Δεδομένου του δυνητικού πλήθους των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και των Υπηρεσιών Βοηθητικής Υπηρεσίας ΥΦΑ που ενδέχεται να παρέχονται από τον Διαχειριστή, δεν είναι ούτε πρακτικό ούτε επιθυμητό να προβλεφθεί συγκεκριμένη δομή τιμολόγησης για τους διαφορετικούς τύπους υπηρεσιών. Συνεπώς, τα τιμολόγια θα καθορίζονται με διακριτή απόφαση της ΡΑΕ κατά περίπτωση. Γενικά, οποιοσδήποτε τέτοιες δομές τιμολογίων θα πρέπει να:
- Προωθούν την οικονομικά αποδοτική χρήση της συγκεκριμένης υπηρεσίας.
 - Εξασφαλίζουν επαρκή έσοδα για την αποτελεσματική παροχή των απαιτούμενων υπηρεσιών.
 - Εφαρμόζουν την αρχή του «ο χρήστης πληρώνει» σε σχέση με τις εκάστοτε υπηρεσίες.
 - Συμβάλλουν στην επίτευξη της διαφάνειας στην τιμολόγηση.
 - Προωθούν την αποτελεσματική λειτουργία των σχετικών αγορών.
 - Είναι συμβατές, στην περίπτωση των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς, με τα προβλεπόμενα στο Άρθρο 4(4) του Κανονισμού 2017/460.
13. Η ρυθμιζόμενη Υπηρεσία Φόρτωσης Φορτηγών ΥΦΑ (Υπηρεσία Truck Loading) και η ρυθμιζόμενη Υπηρεσία Φόρτωσης ΥΦΑ σε πλοία μικρής κλίμακας (small-scale LNG) εξαιρούνται των οριζόμενων στο παρόν άρθρο. Τυχόν υποανάκτηση ή υπερανάκτηση του εσόδου των υπηρεσιών αυτών (P_{TFL} , P_{SSLNG}) που δημιουργείται σε σχέση με το αρχικά εγκεκριμένο έσοδο κάθε έτους i , συνυπολογίζεται στο Απαιτούμενο Έσοδο της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ, όπως αυτό καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 23 του παρόντος Κανονισμού. Η ΡΑΕ δύναται να επανεξετάσει την ανωτέρω ρύθμιση στην περίπτωση ανάπτυξης εγχώριων υποδομών Φόρτωσης Φορτηγών ΥΦΑ και Φόρτωσης ΥΦΑ σε πλοία μικρής κλίμακας που θα δημιουργήσουν συνθήκες ανταγωνισμού.

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΤΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΕΣΦΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΤΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ

Άρθρο 27-

Είσοδοι και Έξοδοι Συστήματος Μεταφοράς

1. Οι συντελεστές του Τιμολογίου Μεταφοράς ορίζονται διακριτά για κάθε μια από τις Εισόδους και τις Εξόδους του Συστήματος Μεταφοράς.
2. Ο Χρήστης Μεταφοράς χρεώνεται διακριτά για τη χρήση κάθε σημείου εισόδου στο οποίο παραδίδει Φυσικό Αέριο και διακριτά για τη χρήση κάθε σημείου εξόδου από το οποίο παραλαμβάνει Φυσικό Αέριο, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ και της Εγκεκριμένης Αίτησης που έχει υπογράψει με τον Διαχειριστή, αναλόγως της εισόδου και εξόδου στην οποία ανήκει το εν λόγω σημείο εισόδου ή εξόδου, αντίστοιχα. Η χρέωση για τη χρήση σημείου εισόδου δεν επιτρέπεται να διαφοροποιείται αναλόγως του σημείου εξόδου από το οποίο παραλαμβάνεται το Φυσικό Αέριο που παραδίδεται στο εν λόγω σημείο εισόδου, με την επιφύλαξη των προβλέψεων του άρθρου 36. Η χρέωση για τη χρήση σημείου εξόδου δεν επιτρέπεται να διαφοροποιείται αναλόγως του σημείου εισόδου στο οποίο παραδίδεται το Φυσικό Αέριο που παραλαμβάνεται από το εν λόγω σημείο εξόδου.
3. Σε περίπτωση που, σύμφωνα με τον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, επιτρέπεται η υποβολή αίτησης αποκλειστικά για τη δέσμευση Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης και την παράδοση Φυσικού Αερίου σε ένα ή περισσότερα Σημεία Εισόδου ή αποκλειστικά για τη δέσμευση Μεταφορικής Ικανότητας Παραλαβής και την παραλαβή Φυσικού Αερίου από ένα ή περισσότερα Σημεία Εξόδου, ιδίως στην περίπτωση λειτουργίας εικονικού σημείου παραδόσεων/παραλαβών Φυσικού Αερίου ή εικονικού σημείου συναλλαγών Φυσικού Αερίου, ο Χρήστης Μεταφοράς χρεώνεται μόνο για τη χρήση των Σημείων Εισόδου ή Εξόδου, αντίστοιχα, που περιλαμβάνονται στη σχετική Εγκεκριμένη Αίτηση.
4. Για τον καθορισμό των συντελεστών του Τιμολογίου Μεταφοράς για κάθε Είσοδο και Έξοδο του Συστήματος Μεταφοράς, η εκτίμηση της Προβλεπόμενης Ζήτησης καθώς και της Προβλεπόμενης Συμβατικής Δυναμικότητας για κάθε Έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου πραγματοποιείται χωριστά για κάθε Είσοδο και Έξοδο του Συστήματος Μεταφοράς.
5. Όλα τα Σημεία Διασύνδεσης με άλλο Σύστημα Μεταφοράς θεωρούνται ως σημεία εισόδου για τους σκοπούς του παρόντος Κανονισμού. Σε περίπτωση κατά την οποία δημιουργείται νέο σημείο εξόδου, ή Σημείο Διασύνδεσης Εισόδου ή Εξόδου, το οποίο συνδέει το ΕΣΦΑ με άλλο Σύστημα Διανομής ή Μεταφοράς, με Εγκατάσταση ΥΦΑ ή με Εγκατάσταση Αποθήκευσης, σύμφωνα με το εγκεκριμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης, ο Διαχειριστής υποβάλλει στη ΡΑΕ, πριν από την έναρξη λειτουργίας του εν λόγω σημείου, πρόταση για τον υπολογισμό των συντελεστών χρέωσης χρήσης που ισχύουν για το συγκεκριμένο Σημείο σύμφωνα με το άρθρο 29. Μετά την έγκριση της ΡΑΕ, ο Διαχειριστής προβαίνει στη δημοσίευση των νέων συντελεστών χρέωσης χρήσης για το συγκεκριμένο Σημείο οι οποίοι ισχύουν από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του εν λόγω σημείου, όπως αυτή γνωστοποιείται μέσω της ιστοσελίδας του Διαχειριστή.

Άρθρο 28- Μεθοδολογία κατανομής του Απαιτούμενου Εσόδου Εισόδων και Εξόδων του Συστήματος Μεταφοράς

1. Για την κατανομή του Απαιτούμενου Εσόδου των εισόδων και των εξόδων του ΕΣΜΦΑ ακολουθούνται οι διατάξεις του Κανονισμού 2017/460.
2. Με απόφαση ΡΑΕ, δύναται να εφαρμόζεται έκπτωση στον Συντελεστή Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς (ΣΔΜ) για τη χρήση σημείου εισόδου από Εγκαταστάσεις ΥΦΑ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις της παράγραφο 2 του άρθρου 9 του Κανονισμού 2017/460. Το Απαιτούμενο Έσοδο που αντιστοιχεί στην έκπτωση αυτή, ανακτάται από τις εξόδους του Συστήματος Μεταφοράς με ισόποση επιβάρυνση όλων των εξόδων. Η εν λόγω έκπτωση προσδιορίζεται με την Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων ΕΣΦΑ.

Άρθρο 29 Υπολογισμός των Συντελεστών Χρέωσης Χρήσης του ΕΣΦΑ

1. Το Τιμολόγιο Μεταφοράς περιλαμβάνει:
 - α. Χρέωση της Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης ή Παραλαβής που δεσμεύεται από Χρήστη Μεταφοράς σε Είσοδο ή Έξοδο, αντίστοιχα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ και την Εγκεκριμένη Αίτηση που έχει υπογράψει με τον Διαχειριστή.
 - β. Χρέωση της Ποσότητας Φυσικού Αερίου που παραλαμβάνεται από Χρήστη σε εγχώρια Έξοδο του Συστήματος Μεταφοράς, σύμφωνα με την Εγκεκριμένη Αίτηση που έχει υπογράψει με τον Διαχειριστή.
 - γ. Διακριτή Χρέωση Διασποράς ΥΦΑ για τη Μεταφορική Ικανότητα Παραλαβής που δεσμεύεται από Χρήστη Μεταφοράς σε Έξοδο του ΕΣΦΑ.
2. Για την εφαρμογή του Τιμολογίου Μεταφοράς καθορίζεται για κάθε είσοδο i Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς εισόδου ($\Sigma\Delta M_i$) και για κάθε έξοδο j καθορίζεται Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς εξόδου ($\Sigma\Delta M_j$) και Συντελεστής Χρέωσης Διασποράς ΥΦΑ ($\Sigma\Delta\Delta Y$). Ειδικότερα για τα εγχώρια σημεία εξόδου ορίζεται επίσης και Συντελεστής Χρέωσης Ενέργειας ($\Sigma E M_j$).
3. Οι συντελεστές της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:
 - α. Όσον αφορά τις εισόδους υπολογίζεται Συντελεστής Δυναμικότητας Μεταφοράς κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό 2017/460 για το εν λόγω έτος i και τις προβλεπόμενες συμβατικές δυναμικότητες των εισόδων κατά το ίδιο έτος.

$$\Sigma\Delta M_i^{init} = RRYME_E n_i / CAP T_i$$

Όπου:

$\Sigma\Delta M_i^{init}$ Ο αρχικός Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς.

$RRYME_E n_i$ Το Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στο Σημείο Εισόδου i του Συστήματος Μεταφοράς κατά το έτος που αφορά στο τιμολόγιο, σύμφωνα με το άρθρο 22 και την παρ. 1 του άρθρου 28.

$CAP T_i$ Η Προβλεπόμενη Συμβατική Δυναμικότητα της εισόδου i , κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο.

- β. Όσον αφορά τις εξόδους του ΕΣΜΦΑ χρεώνονται συντελεστές $\Sigma\Delta M_j$ και $\Sigma\Delta\Delta Y$, καθώς και συντελεστής ΣEM μόνο στις εγχώριες εξόδους, οι οποίοι υπολογίζονται ως ακολούθως:

- Οι συντελεστές $\Sigma\Delta M_j$ υπολογίζονται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\Sigma\Delta M_j^{init} = RRYME_Ex_j / CAPT_j \text{ σε } [€/(\text{kWh A}\Theta\Delta/\text{Ημέρα})/\text{Έτος}]$$

Όπου:

RRYME_Ex^A_j Το μέρος Α του Απαιτούμενου Εσόδου κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό 2017/460 κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο σύμφωνα με το άρθρο 22 και την παρ. 1 του άρθρου 28.

CAPT_j Η προβλεπόμενη Συμβατική Δυναμικότητα της εξόδου j, κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο.

- Ο συντελεστής $\Sigma\Delta\Delta Y$ υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\Sigma\Delta\Delta Y = RRSOC / \sum_{j=1}^N CAPT_j \text{ σε } [€/(\text{kWh A}\Theta\Delta/\text{Ημέρα})/\text{Έτος}]$$

Όπου:

RRSOC Το Απαιτούμενο Έσοδο Διασποράς της Υπηρεσίας ΥΦΑ κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο, το οποίο ισούται με (socLNG x RRYΥΦ) σύμφωνα με το άρθρο 23.

- Ο συντελεστής ΣEM υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\Sigma EM = netORD / COMT_Ex \text{ σε } [€/(\text{kWh A}\Theta\Delta)]$$

Όπου:

netORD Το μέρος Β του Απαιτούμενου Εσόδου της Υπηρεσίας Μεταφοράς κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο σύμφωνα με τα άρθρα 10, 22 και 28.

COMT_Ex Το άθροισμα των ποσοτήτων φυσικού αερίου που παραλαμβάνονται από τα εγχώρια σημεία εξόδου κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο.

4. Σε εφαρμογή της παραγράφου 2 του άρθρου 28 όσον αφορά την Εγκατάσταση ΥΦΑ, υπολογίζεται έκπτωση στην είσοδο Αγία Τριάδα ίση με ποσοστό c. Το ποσό έκπτωσης της εισόδου «Αγία Τριάδα» ανακτάται μέσω προσαύξησης των Συντελεστών Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς των εξόδων, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$c1 = c \cdot \Sigma\Delta M_{AG. \text{ΤΡΙΑΔΑ}}^{init} \cdot CAP_{AG. \text{ΤΡΙΑΔΑ}} / \sum_{j=1}^N CAPT_j$$

Όπου:

$\Sigma\Delta M_{AG. \text{ΤΡΙΑΔΑ}}^{init}$ Ο αρχικός Συντελεστής Χρέωσης Δεσμευμένης Μεταφορικής Ικανότητας όπως αυτός προκύπτει από την εφαρμογή της μεθοδολογίας της παρ. 2 του άρθρου 28 για την Αγία Τριάδα.

CAP_{AG. ΤΡΙΑΔΑ} Η προβλεπόμενη Συμβατική Δυναμικότητα της εισόδου Αγία Τριάδα.

5. Από τα ανωτέρω προκύπτουν οι τελικοί Συντελεστές Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς των εισόδων και εξόδων, οι οποίοι είναι ίσοι με (σε $[€/(\text{kWh A}\Theta\Delta/\text{Ημέρα})/\text{Έτος}]$):

$$\Sigma\Delta M_j = \Sigma\Delta M_j^{init} + c1$$

$$\Sigma\Delta M_{\text{ΑΓ.ΤΡΙΑΔΑ}} = \Sigma\Delta M_{\text{ΑΓ.ΤΡΙΑΔΑ}}^{\text{init}} \cdot (1 - c)$$

$$\Sigma\Delta M_{i,\text{non-LNG}} = \Sigma\Delta M_i^{\text{init}}$$

6. Το Τιμολόγιο ΥΦΑ αφορά σε χρέωση της Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ που δεσμεύεται από το Χρήστη ΥΦΑ στην Εγκατάσταση ΥΦΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ και την εγκεκριμένη αίτηση που ο Χρήστης ΥΦΑ έχει υπογράψει με τον Διαχειριστή.
7. Για την εφαρμογή του Τιμολογίου ΥΦΑ, καθορίζεται για το έτος που αφορά το Τιμολόγιο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ (ΣΔΥ). Ο συντελεστής ΣΔΥ υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\Sigma\Delta Y = \text{RRYY}\Phi / \text{CAPL} \quad \text{σε} \quad [\text{€}/(\text{kWh ΑΘΔ}/\text{Ημέρα})/\text{Έτος}]$$

Όπου:

RRYYΦ Το Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας ΥΦΑ κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο σύμφωνα με το άρθρο 23.

CAPL Η προβλεπόμενη Συμβατική Δυναμικότητα ΥΦΑ που εξέρχεται από την Εγκατάσταση ΥΦΑ κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο.

8. Το ποσοστό έκπτωσης c καθώς και οι συντελεστές $\Sigma\Delta M_i$, $\Sigma\Delta M_j$, $\Sigma\Delta\Delta Y$, ΣEM και $\Sigma\Delta Y$ ορίζονται αριθμητικά με την Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων για το πρώτο έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου και σε κάθε αναθεώρηση τιμολογίων με την Απόφαση Αναπροσαρμογής Τιμολογίων σύμφωνα με τα άρθρα 40 και 42 αντίστοιχα για το έτος που αφορά η Απόφαση Αναπροσαρμογής.
9. Για τον προσδιορισμό των μεγεθών **CAPT_i**, **CAPT_j**, **CAPL** και **COMT_Ex**, λαμβάνεται υπόψη η πλέον πρόσφατη πρόβλεψη Δεσμευμένης Συμβατικής Δυναμικότητας και πρόβλεψη ζήτησης που έχει υποβάλει ο ΔΕΣΦΑ στη ΡΑΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄

ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ

ΧΡΗΣΗΣ ΕΣΦΑ

Άρθρο 30-

Χρέωση χρήσης του ΕΣΦΑ για Μακροχρόνιες Αιτήσεις Αδιάλειπτων Υπηρεσιών Μεταφοράς και Χρήσης Εγκατάστασης ΥΦΑ

1. Στην περίπτωση Μακροχρόνιων Εγκεκριμένων Αιτήσεων Αδιάλειπτων Υπηρεσιών Μεταφοράς η ετήσια χρέωση για τη χρήση κάθε σημείου εισόδου i ή σημείου εξόδου j του Συστήματος Μεταφοράς, υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$ΧΜ_i = ΣΔΜ_i \times ΔΜ_i + ΠΔ \times ΔΜ_i$$

$$ΧΜ_j = ΣΔΜ_j \times ΔΜ_j + ΣΕΜ \times ΠΜ_j + ΣΔΔΥ \times ΔΜ_j$$

Όπου:

ΧΜ_i, ΧΜ_j Η χρέωση χρήσης του σημείου εισόδου i ή του σημείου εξόδου j αντίστοιχα του Συστήματος Μεταφοράς, σε €/Έτος.

ΣΔΜ_i, ΣΔΜ_j Ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς για την είσοδο ή έξοδο του Συστήματος Μεταφοράς στην οποία ανήκει το σημείο εισόδου i ή το σημείο εξόδου j αντίστοιχα, κατά το έτος υπολογισμού της χρέωσης, σε €/(kWh ΑΘΔ) / Ημέρα/Έτος.

ΣΔΔΥ Ο Συντελεστής Χρέωσης Διασποράς σε €/(kWh ΑΘΔ)/ Ημέρα/Έτος.

ΔΜ_i, ΔΜ_j Η Δεσμευμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης ή Παραλαβής, σύμφωνα με τη σχετική Εγκεκριμένη Αίτηση Αδιάλειπτων Υπηρεσιών που έχει υπογραφεί μεταξύ Χρήστη και Διαχειριστή, για το σημείο εισόδου i ή το σημείο εξόδου j αντίστοιχα, εκφραζόμενη σε (kWh ΑΘΔ)/Ημέρα.

ΣΕΜ Ο Συντελεστής Χρέωσης Ποσότητας Μεταφοράς για τις εξόδους του ΕΣΜΦΑ, για το έτος υπολογισμού της χρέωσης, σε €/(kWh ΑΘΔ).

ΠΜ_j Η ποσότητα φυσικού αερίου που κατανέμεται στον Χρήστη στο Σημείο Εξόδου j του Συστήματος Μεταφοράς αντίστοιχα, κατά τη διάρκεια του έτους υπολογισμού της χρέωσης, σε (kWh ΑΘΔ)/Έτος.

ΠΔ (α) Για σημεία εισόδου δημοπράτησης μεταφορικής ικανότητας: το τμήμα της προσαύξησης δημοπρασίας πέραν της Οριακής Τιμής που αντιστοιχεί στο Διαχειριστή μετά την εφαρμογή των προβλέψεων της παρ.3 του άρθρου 21 του Κανονισμού 2017/460, σε €/(kWh ΑΘΔ/Ημέρα)/Έτος. Ειδικά στην περίπτωση μετατροπής μεταφορικής ικανότητας, για το ύψος και κατά τη χρονική διάρκεια της μετατροπής, ο όρος ΠΔ αντιστοιχεί στο άθροισμα της προσαύξησης δημοπρασίας μη Δεσμοποιημένης Μεταφορικής Ικανότητας και της προσαύξησης

δημοπρασίας Δεσμοποιημένης Μεταφορικής Ικανότητας, διά της οποίας πραγματοποιήθηκε η μετατροπή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 34 του παρόντος Κανονισμού.

(β) Για το σημείο εισόδου ΥΦΑ: το τμήμα της προσαύξεσης της Οριακής Τιμής στο πλαίσιο δημοπρασίας ΥΦΑ, που αντιστοιχεί στην Υπηρεσία ΥΦΑ. Το ανωτέρω τμήμα της προσαύξεσης της Οριακής Τιμής υπολογίζεται ως το γινόμενο της προσαύξεσης της Οριακής Τιμής, στο πλαίσιο δημοπρασίας ΥΦΑ, επί το λόγο της Τιμής Αναφοράς του σημείου εισόδου ΥΦΑ προς το άθροισμα της Τιμής Αναφοράς του σημείου εισόδου ΥΦΑ και της Τιμής Αναφοράς της Εγκατάστασης ΥΦΑ. Στην περίπτωση που κατά τη διαδικασία ενοποίησης Δεσμοποιημένης Δυναμικότητας ΥΦΑ στο πλαίσιο του ετήσιου προγραμματισμού ΥΦΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 11 του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, το σύνολο της Δεσμοποιημένης Δυναμικότητας ΥΦΑ, που αντιστοιχεί σε Τυποποιημένη Χρονοθυρίδα ΥΦΑ, ενοποιείται σε Συνεχή Δυναμικότητα ΥΦΑ τυχόν προσαύξεση της Οριακής Τιμής που προέκυψε κατά την Α' Φάση της δημοπρασίας για την εν λόγω Χρονοθυρίδα, κατά το τμήμα που αντιστοιχεί στην Υπηρεσία Μεταφοράς, προστίθεται στην προσαύξεση που αντιστοιχεί στη Συνεχή Δυναμικότητα ΥΦΑ του Χρήστη και καταβάλλεται στο Διαχειριστή μέσω της εγκεκριμένης αίτησης Αδιάλειπτων Υπηρεσιών Μεταφοράς, με την οποία δεσμεύεται η δυναμικότητα αυτή.

γ. Για τα λοιπά σημεία εισόδου η μεταβλητή ΠΔ λαμβάνει τιμή που ισούται με μηδέν (0).

2. Στην περίπτωση Μακροχρόνιων Εγκεκριμένων Αιτήσεων Αδιάλειπτων Υπηρεσιών Χρήσης της Εγκατάστασης ΥΦΑ η ετήσια χρέωση για τη χρήση της Εγκατάστασης ΥΦΑ υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$XY = \Sigma \Delta Y \times \Delta Y + \Pi \Delta_{ΥΦΑ} \times \Delta Y$$

Όπου:

XY	Η χρέωση χρήσης της Εγκατάστασης ΥΦΑ, σε €/Ετος.
ΣΔΥ	Ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ για το έτος υπολογισμού της χρέωσης, σε €/(kWh ΑΘΔ/Ημέρα)/Ετος.
ΔΥ	Η Δεσμευμένη Δυναμικότητα Αεριοποίησης, σύμφωνα με τη σχετική Εγκεκριμένη Αίτηση Αδιάλειπτων Υπηρεσιών Χρήσης Εγκατάστασης ΥΦΑ που έχει υπογραφεί μεταξύ Χρήστη και Διαχειριστή εκφραζόμενη σε (kWh ΑΘΔ).
ΠΔ_{ΥΦΑ}	Το τμήμα της προσαύξεσης της Οριακής Τιμής στο πλαίσιο δημοπρασίας ΥΦΑ, που αντιστοιχεί στην Υπηρεσία ΥΦΑ. Το ανωτέρω τμήμα της προσαύξεσης της Οριακής Τιμής υπολογίζεται ως το γινόμενο της προσαύξεσης της Οριακής Τιμής, στο πλαίσιο δημοπρασίας ΥΦΑ, επί το λόγο της Τιμής Αναφοράς της Εγκατάστασης ΥΦΑ προς το άθροισμα της Τιμής Αναφοράς του σημείου εισόδου ΥΦΑ και της Τιμής Αναφοράς της Εγκατάστασης ΥΦΑ. Στην περίπτωση που κατά τη διαδικασία ενοποίησης

Δεσμοποιημένης Δυναμικότητας ΥΦΑ στο πλαίσιο του ετήσιου προγραμματισμού ΥΦΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 11 του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, το σύνολο της Δεσμοποιημένης Δυναμικότητας ΥΦΑ που αντιστοιχεί σε Τυποποιημένη Χρονοθυρίδα ΥΦΑ ενοποιείται σε Συνεχή Δυναμικότητα ΥΦΑ, τυχόν προσαύξηση της Οριακής Τιμής που προέκυψε κατά την Α' Φάση της δημοπρασίας για την εν λόγω Χρονοθυρίδα, κατά το τμήμα που αντιστοιχεί στην Υπηρεσία ΥΦΑ, προστίθεται στην προσαύξηση που αντιστοιχεί στη Συνεχή Δυναμικότητα ΥΦΑ του Χρήστη και καταβάλλεται στο Διαχειριστή μέσω της Εγκεκριμένης Αίτησης ΥΦΑ με την οποία δεσμεύεται η δυναμικότητα αυτή.

3. Σε περίπτωση που η ημερομηνία έναρξης ή λήξης Μακροχρόνιας Εγκεκριμένης Αίτησης Αδιάλειπτων Υπηρεσιών Μεταφοράς ή Μακροχρόνιας Εγκεκριμένης Αίτησης Αδιάλειπτων Υπηρεσιών Χρήσης Εγκατάστασης ΥΦΑ διαφέρει από την ημερομηνία έναρξης ή λήξης έτους, ισχύουν τα ακόλουθα:
 - α. Η χρέωση του Χρήστη υπολογίζεται χωριστά για τα τμήματα της διάρκειας της Μακροχρόνιας Αίτησης πριν και μετά τη μεταβολή του έτους.
 - β. Οι συντελεστές $\Sigma\Delta M_i$, $\Sigma\Delta M_j$ και $\Sigma\Delta Y$ κατά περίπτωση, όπως ισχύουν για το αντίστοιχο έτος, εφαρμόζονται αναπροσαρμοσμένοι αναλογικά με τον αριθμό των Ημερών διάρκειας της Μακροχρόνιας Αίτησης πριν και μετά τη μεταβολή του έτους.
 - γ. Τα μεγέθη ΔM_i , ΔM_j , ΔY , κατά περίπτωση, αναφέρονται στη συνολική διάρκεια της Μακροχρόνιας Αίτησης.
 - δ. Για τον υπολογισμό των χρεώσεων βάσει του παρόντος άρθρου, το μέγεθος ΠM_j , αναφέρεται στα τμήματα της διάρκειας της Μακροχρόνιας Αίτησης πριν και μετά τη μεταβολή του έτους, και πολλαπλασιάζεται με τον συντελεστή ΣEM , όπως ισχύει για το αντίστοιχο έτος.

Άρθρο 31-

Τιμολόγηση χρήσης Σημείου Διασύνδεσης στο πλαίσιο διαδικασίας επαυξημένης δυναμικότητας

1. Για την τιμολόγηση της χρήσης Σημείου Διασύνδεσης στο πλαίσιο διαδικασίας επαυξημένης δυναμικότητας εφαρμόζονται, πέραν των προβλεπόμενων στο άρθρο 30 και οι διατάξεις του άρθρου 33 του Κανονισμού 2017/460.
2. Με απόφαση της ΡΑΕ, κατόπιν εισήγησης του Διαχειριστή, δύναται, στην περίπτωση προσδιορισμού τιμολογίου για τη χρήση Σημείου Διασύνδεσης στο πλαίσιο της διαδικασίας επαυξημένης δυναμικότητας, να εφαρμόζεται σταθερή τιμή σύμφωνα με το άρθρο 24 περίπτωση (β) του Κανονισμού 2017/460, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι της παρ. 1 περίπτωση (β) του άρθρου 25 του ίδιου Κανονισμού.

Άρθρο 32-

Χρήση προσαυξήσεων από δημοπρασίες δέσμευσης δυναμικότητας

1. Η αποκτηθείσα προσαύξηση δημοπρασίας (auction premium) που αφορά στην Υπηρεσία Μεταφοράς και η αποκτηθείσα προσαύξηση δημοπρασίας που αφορά στην

Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, εφόσον υπάρχουν, εγγράφονται σε διακριτούς ανά υπηρεσία λογαριασμούς. Για την Υπηρεσία Μεταφοράς λαμβάνονται υπόψη οι προβλέψεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/460, και ιδίως της παρ. 5 του άρθρου 19 αυτού.

2. Η ΡΑΕ λαμβάνοντας υπόψη την εισήγηση του Διαχειριστή αποφασίζει για το μέρος των εσόδων από την προσαύξηση δημοπρασίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για τη μείωση της συμφόρησης ή για το μέρος που πρόκειται να ληφθεί υπόψη στον καθορισμό των τιμολογίων.
3. Τα έσοδα από την προσαύξηση δημοπρασίας (auction premium) που έχουν εγκριθεί από τη ΡΑΕ προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για τη μείωση της συμφόρησης (αποθεματικά), τηρούνται στους διακριτούς λογαριασμούς της παρ. 1 του παρόντος άρθρου. Ο Διαχειριστής ενημερώνει τη ΡΑΕ σε ετήσια βάση για το υπόλοιπο των εν λόγω λογαριασμών, προκειμένου η Αρχή να αποφασίσει για τη διατήρηση των εν λόγω εσόδων στα αποθεματικά ή για τη χρήση αυτών κατά τον υπολογισμό του Απαιτούμενου Εσόδου του ΕΣΦΑ και των σχετικών Τιμολογίων.

Άρθρο 33- Χρέωση χρήσης του ΕΣΦΑ για Βραχυχρόνιες Αιτήσεις Αδιάλειπτων Υπηρεσιών

1. Για τον υπολογισμό της χρέωσης χρήσης του ΕΣΦΑ στην περίπτωση Βραχυχρόνιας Αίτησης Μεταφοράς ή Χρήσης Εγκατάστασης ΥΦΑ σε αδιάλειπτη βάση, ορίζεται Συντελεστής Χρέωσης Βραχυχρόνιας Χρήσης ΕΣΦΑ (Πολλαπλασιαστής Β), ο οποίος διαφοροποιείται αναλόγως της διάρκειας της Βραχυχρόνιας Αίτησης.
2. Η τιμή του Πολλαπλασιαστή Β σε Σημεία Διασύνδεσης για τα τυποποιημένα προϊόντα δυναμικότητας καθορίζεται, εντός των ορίων της παρ. 1 του άρθρου 13 του Κανονισμού 2017/460, ύστερα από Δημόσια Διαβούλευση κατά τις διατάξεις του άρθρου 28 του Κανονισμού 2017/460.
3. Η τιμή του Πολλαπλασιαστή Β στα Σημεία Διασύνδεσης, στο σημείο εισόδου Αγία Τριάδα και στις εξόδους, καθορίζεται ύστερα από μελέτη τιμών πολλαπλασιαστή Β.
4. Κατά την εκπόνηση της μελέτης ο Διαχειριστής διασφαλίζει ότι:
 - α. Δεν εισάγονται διακρίσεις μεταξύ σημείων εισόδου.
 - β. Η τιμή του Πολλαπλασιαστή Β σε εισόδους και εξόδους δεν αποτελεί εμπόδιο στην σύναψη βραχυχρόνιων Συμβάσεων Μεταφοράς.
 - γ. Η τιμή του Πολλαπλασιαστή Β εξαρτάται από τη διάρκεια της Βραχυχρόνιας Αίτησης.
5. Σε περίπτωση Βραχυχρόνιας Αίτησης Μεταφοράς ή Χρήσης Εγκατάστασης ΥΦΑ σε αδιάλειπτη βάση διάρκειας από 1 έως και 364 ημέρες, η συνολική χρέωση του Χρήστη υπολογίζεται σύμφωνα με τις παρ. 1 ή 2 αντίστοιχα του άρθρου 30, με τις εξής προσαρμογές:
 - α. Οι συντελεστές $\Sigma\Delta M_i$, $\Sigma\Delta M_j$, $\Sigma\Delta\Delta Y$ και $\Sigma\Delta Y$ εφαρμόζονται αναπροσαρμοσμένοι κατ' αναλογία του αριθμού των Ημερών του τμήματος του Έτους κατά το οποίο η Αίτηση του Χρήστη είναι σε ισχύ και πολλαπλασιάζονται επί τον πολλαπλασιαστή Β που αντιστοιχεί στη συνολική διάρκεια της Αίτησης (οριακή τιμή μη ετήσιου τυποποιημένου προϊόντος).

Ειδικά στην περίπτωση Εγκεκριμένης Αίτησης Αδιάλειπτων Υπηρεσιών και Εγκεκριμένης Αίτησης ΥΦΑ που αντιστοιχεί σε Τυποποιημένη Χρονοθυρίδα ΥΦΑ για την οποία ο Χρήστης πλειοδότησε κατά την Α' Φάση Δημοπρασίας ΥΦΑ, στο πλαίσιο Ετήσιου Προγραμματισμού ΥΦΑ, για τον υπολογισμό της συνολικής χρέωσης του Χρήστη για την αντίστοιχη Εγκεκριμένη Αίτηση η αναπροσαρμογή των ως άνω συντελεστών και ο υπολογισμός του

πολλαπλασιαστή Β γίνεται με βάση χρονικό διάστημα ίσο με το άθροισμα της Ημέρας Εκφόρτωσης ΥΦΑ και της Περιόδου Προσωρινής Αποθήκευσης της εν λόγω Τυποποιημένης Χρονοθυρίδας ΥΦΑ, ανεξαρτήτως της χρονικής διάρκειας της Εγκεκριμένης Αίτησης.

- β. Τα μεγέθη ΔM_i , ΔM_j , ΔY και ΠM_j κατά περίπτωση, αναφέρονται στη συνολική διάρκεια της Βραχυχρόνιας Αίτησης. Στην περίπτωση ενοποίησης Δεσμοποιημένης Δυναμικότητας ΥΦΑ στο πλαίσιο του Ετήσιου Προγραμματισμού ΥΦΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 11 του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ:
- Το μέγεθος ΔM_i για το Σημείο Εισόδου ΥΦΑ υπολογίζεται ως ο αριθμητικός μέσος όρος της Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης η οποία δεσμεύεται στο Σημείο Εισόδου ΥΦΑ κάθε Ημέρα κατά τη χρονική διάρκεια ισχύος της Εγκεκριμένης Αίτησης Αδιάλειπτων Υπηρεσιών που αντιστοιχεί σε κάθε Τυποποιημένη Χρονοθυρίδα ΥΦΑ, εκφραζόμενη σε (kWh ΑΘΔ)/Ημέρα.
 - Το μέγεθος ΔY υπολογίζεται ως ο αριθμητικός μέσος όρος της Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ η οποία δεσμεύεται κάθε Ημέρα κατά τη χρονική διάρκεια ισχύος της Εγκεκριμένης Αίτησης ΥΦΑ που αντιστοιχεί σε κάθε Τυποποιημένη Χρονοθυρίδα ΥΦΑ, εκφραζόμενη σε (kWh ΑΘΔ)/Ημέρα.
6. Σε περίπτωση Βραχυχρόνιας Αίτησης Μεταφοράς σε αδιάλειπτη βάση διάρκειας μικρότερης της Ημέρας σε Σημείο Διασύνδεσης, η συνολική χρέωση του Χρήστη υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$X M_i = \Sigma \Delta M_i' \times \Delta M_i' + \Pi \Delta \times \Delta M_i'$$

Όπου:

$\Delta M_i'$ Η Δεσμευμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης ή Παραλαβής, σύμφωνα με τη σχετική Εγκεκριμένη Αίτηση Αδιάλειπτων Υπηρεσιών διάρκειας μικρότερης της Ημέρας για το σημείο εισόδου i για το διάστημα της Ημέρας που αφορά τη δέσμευση, σε (kWh ΑΘΔ)/Ημέρα.

$\Sigma \Delta M_i'$ Η οριακή τιμή για το ενδοημερήσιο τυποποιημένο προϊόν δυναμικότητας όπως υπολογίζεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$\Sigma \Delta M_i' = (B_{\text{ενδ.}} \times \Sigma \Delta M_i \times H / 8760)$$

Όπου:

H Η διάρκεια του Ενδοημερήσιου Προϊόντος Μεταφορικής Ικανότητας εκφρασμένη σε ώρες.

$\Sigma \Delta M_i$ Ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς για το σημείο εισόδου i κατά το έτος υπολογισμού της χρέωσης, σε €/ (kWh ΑΘΔ)/Ημέρα/Έτος.

$B_{\text{ενδ}}$ Η τιμή του Πολλαπλασιαστή Β για Ενδοημερήσιο Προϊόν Μεταφορικής Ικανότητας. Το $B_{\text{ενδ}}$ ισούται με τον ημερήσιο Πολλαπλασιαστή Β.

Για τα δίσεκτα έτη, ο τύπος προσαρμόζεται ώστε ο αριθμός 8760 να αντικαθίσταται από τον αριθμό 8784.

7. Σε περίπτωση Βραχυχρόνιας Αίτησης Μεταφοράς σε αδιάλειπτη βάση διάρκειας μικρότερης της Ημέρας στο Σημείο Εισόδου Αγία Τριάδα, η συνολική χρέωση του Χρήστη υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$XM = \Sigma \Delta M' \times \Delta M'$$

Όπου:

ΔΜ' Η Δεσμευμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης, σύμφωνα με τη σχετική Εγκεκριμένη Αίτηση Αδιάλειπτων Υπηρεσιών διάρκειας μικρότερης της Ημέρας για το Σημείο Εισόδου Αγία Τριάδα για το διάστημα της Ημέρας που αφορά τη δέσμευση εκφραζόμενη σε (kWh ΑΘΔ)/Ημέρα.

ΣΔΜ' Η οριακή τιμή για την ενδοημερήσια δέσμευση δυναμικότητας όπως υπολογίζεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$\Sigma \Delta M' = (B_{\text{ενδ.Αγ.Τριάδα}} \times \Sigma \Delta M \times H / 8760)$$

Όπου:

H Η διάρκεια της ενδοημερήσιας δέσμευσης μεταφορικής Ικανότητας εκφρασμένη σε ώρες.

ΣΔΜ Ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς για την Είσοδο Αγία Τριάδα του Συστήματος Μεταφοράς, για το Έτος υπολογισμού της χρέωσης, σε €/ (kWh ΑΘΔ)/Ημέρα/Έτος.

B_{ενδ.Αγ.Τριάδα} Η τιμή του Πολλαπλασιαστή Β για ενδοημερήσια δέσμευσης Μεταφορικής Ικανότητας. Το B_{ενδ.Αγ.Τριάδα} ισούται με τον ημερήσιο Πολλαπλασιαστή Β για την Δεσμευμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης στην Αγία Τριάδα.

Για τα δίσεκτα Έτη, ο τύπος προσαρμόζεται ώστε ο αριθμός 8760 να αντικαθίσταται από τον αριθμό 8784.

Η εν λόγω παράγραφος τίθεται σε εφαρμογή εφόσον προσφέρεται το αντίστοιχο προϊόν σύμφωνα με τον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ.

8. Σε περίπτωση Βραχυχρόνιας Αίτησης Χρήσης Εγκατάστασης ΥΦΑ σε αδιάλειπτη βάση διάρκειας μικρότερης της Ημέρας, η συνολική χρέωση του Χρήστη υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$XY = \Sigma \Delta Y' + \Delta Y'$$

Όπου:

ΔΥ' Η Δεσμευμένη Δυναμικότητα Αεριοποίησης, σύμφωνα με τη σχετική Εγκεκριμένη Αίτηση Αδιάλειπτων Υπηρεσιών Χρήσης Εγκατάστασης ΥΦΑ διάρκειας μικρότερης της Ημέρας για το διάστημα της Ημέρας που αφορά τη δέσμευση εκφραζόμενη, σε (kWh ΑΘΔ)/Ημέρα.

ΣΔΥ' Η οριακή τιμή για την Ενδοημερήσια Δέσμευση Δυναμικότητας ΥΦΑ όπως υπολογίζεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$\Sigma \Delta Y' = (B_{\text{ενδ.ΥΦΑ}} \times \Sigma \Delta Y \times H / 8760)$$

Όπου:

H Η διάρκεια της Ενδοημερήσιας Δέσμευσης Δυναμικότητας Αεριοποίησης εκφρασμένη σε ώρες.

ΣΔΥ Ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ για το έτος υπολογισμού της χρέωσης, σε €/ (kWh ΑΘΔ/Ωρα)/Έτος.

$B_{ενδ.ΥΦΑ}$ Η τιμή του Πολλαπλασιαστή Β για ενδοημερήσια δέσμευση Δυναμικότητας Αεριοποίησης. Το $B_{ενδ.ΥΦΑ}$ ισούται με τον ημερήσιο Πολλαπλασιαστή Β για τη Δεσμευμένη Δυναμικότητα Αεριοποίησης στην Εγκατάσταση ΥΦΑ.

Για τα δέκα Έτη, ο τύπος προσαρμόζεται ώστε ο αριθμός 8760 να αντικαθίσταται από τον αριθμό 8784.

Η εν λόγω παράγραφος τίθεται σε εφαρμογή εφόσον προσφέρεται το αντίστοιχο προϊόν σύμφωνα με τον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ.

9. Σε περίπτωση που η συνολική διάρκεια Βραχυχρόνιας Αίτησης Μεταφοράς ή Χρήσης Εγκατάστασης ΥΦΑ σε αδιάλειπτη βάση περιλαμβάνει χρονικές περιόδους σε δύο διαδοχικά Έτη, ισχύουν τα ακόλουθα:
- Η χρέωση του Χρήστη υπολογίζεται χωριστά για τα τμήματα της διάρκειας της Βραχυχρόνιας Αίτησης πριν και μετά τη μεταβολή του Έτους.
 - Οι συντελεστές $\Sigma\Delta M_i$, $\Sigma\Delta M_j$, $\Sigma\Delta\Delta Y$ και $\Sigma\Delta Y$ κατά περίπτωση, όπως ισχύουν για το αντίστοιχο Έτος, εφαρμόζονται αναπροσαρμοσμένοι αναλογικά με τον αριθμό των Ημερών διάρκειας της Βραχυχρόνιας Αίτησης πριν και μετά τη μεταβολή του Έτους.
 - Τα μεγέθη ΔM_i , ΔM_j , ΔY , κατά περίπτωση, αναφέρονται στη συνολική διάρκεια της Βραχυχρόνιας Αίτησης.
 - Ο Πολλαπλασιαστής Β αναφέρεται στη συνολική διάρκεια της Βραχυχρόνιας Αίτησης.
 - Για τον υπολογισμό των χρεώσεων βάσει του παρόντος άρθρου, το μέγεθος $ΠΜ_j$ αναφέρεται στα τμήματα της διάρκειας της Βραχυχρόνιας Αίτησης πριν και μετά τη μεταβολή του Έτους, και πολλαπλασιάζεται με τον συντελεστή $\Sigma ΕΜ$ όπως ισχύει για το αντίστοιχο Έτος.

Άρθρο 34-

Χρέωση Δέσμευσης Δυναμικότητας στις περιπτώσεις Αποδέσμευσης, Εκχώρησης, Επιστροφής Μεταφορικής Ικανότητας ή Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ ή στην περίπτωση Μετατροπής Μεταφορικής Ικανότητας

- Στην περίπτωση Αποδέσμευσης Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης/Παραλαβής ή Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ για ορισμένο χρονικό διάστημα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, ο Χρήστης από τον οποίο έγινε η Αποδέσμευση απαλλάσσεται από τη χρέωση δυναμικότητας που αντιστοιχεί στην αποδεσμευθείσα δυναμικότητα πολλαπλασιασμένη με τον συντελεστή $\Sigma\Delta M_i$ / $\Sigma\Delta M_j$ / $\Sigma\Delta\Delta Y$ / $\Sigma\Delta Y$ αναπροσαρμοσμένο αναλογικά με τον αριθμό των Ημερών διάρκειας της Αποδέσμευσης δυναμικότητας και τον Πολλαπλασιαστή Β που αφορά στην εγκεκριμένη αίτησή του. Ο Χρήστης υπέρ του οποίου γίνεται η αποδέσμευση υπογράφει διακριτή αίτηση για την εν λόγω δυναμικότητα και τιμολογείται σύμφωνα με τα άρθρα 30 και 33 κατά περίπτωση.

2. Στην περίπτωση Εκχώρησης Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης/Παραλαβής ή Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ για ορισμένο χρονικό διάστημα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, ο εκχωρών Χρήστης απαλλάσσεται από τη χρέωση δυναμικότητας που αντιστοιχεί στην δυναμικότητα που εκχωρήθηκε πολλαπλασιασμένη με τον συντελεστή $\Sigma\Delta M_i / \Sigma\Delta M_j / \Sigma\Delta\Delta Y / \Sigma\Delta Y$ αναπροσαρμοσμένο αναλογικά με τον αριθμό των ημερών διάρκειας της εκχώρησης δυναμικότητας και τον Πολλαπλασιαστή Β που αφορά στην εγκεκριμένη αίτησή του. Ο εκδοχέας Χρήστης υπογράφει διακριτή αίτηση για την εν λόγω δυναμικότητα και τιμολογείται με τις ίδιες ως άνω παραμέτρους.
3. Στην περίπτωση Επιστροφής Δεσμευμένης Μεταφορικής Ικανότητας, Παράδοσης/Παραλαβής ο Παρέχων Χρήστης απαλλάσσεται από τη χρέωση δυναμικότητας η οποία υπολογίζεται ως το γινόμενο του τμήματος της Επιστρεφόμενης Μεταφορικής Ικανότητας που δεσμεύθηκε από άλλον Χρήστη Μεταφοράς, επί τον συντελεστή $\Sigma\Delta M_i / \Sigma\Delta M_j / \Sigma\Delta\Delta Y$ αναπροσαρμοσμένο αναλογικά με τον αριθμό των ημερών διάρκειας της Επιστροφής Μεταφορικής Ικανότητας και τον Πολλαπλασιαστή Β που αφορά στην εγκεκριμένη αίτησή του. Στην περίπτωση αυτή, η τιμολόγηση στον άλλο Χρήστη της Μεταφορικής Ικανότητας αυτής γίνεται σύμφωνα με τα άρθρα 30 και 33 κατά περίπτωση.
4. Ειδικά στις περιπτώσεις σημείων δημοπράτησης, ο εκχωρών Χρήστης και ο παρέχων Χρήστης απαλλάσσονται, πέραν των αναφερομένων στις παρ. 1 έως 3 του παρόντος άρθρου, και από τη χρέωση που τυχόν αντιστοιχεί σε προσαύξηση δημοπρασίας (ΠΔ) για την εν λόγω δυναμικότητα σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 30. Στην περίπτωση της εκχώρησης η εν λόγω προσαύξηση δημοπρασίας επιβαρύνει κατ' αντιστοιχία τον εκδοχέα Χρήστη.
5. Ειδικά στην περίπτωση σημείου δημοπράτησης στο οποίο λαμβάνει χώρα Μετατροπή Μεταφορικής Ικανότητας ο εν λόγω Χρήστης επιβαρύνεται για το ύψος και κατά τη χρονική διάρκεια της Μετατροπής με το άθροισμα της χρέωσης της Μετατρεπόμενης Μεταφορικής Ικανότητας που προκύπτει από την Εγκεκριμένη Αίτηση Αδιάλειπτων Υπηρεσιών με την οποία δεσμεύθηκε η Μετατρεπόμενη Μεταφορική Ικανότητα και της χρέωσης που τυχόν αντιστοιχεί στην προσαύξηση δημοπρασίας του Τυποποιημένου Προϊόντος της Δεσμοποιημένης Μεταφορικής Ικανότητας με την οποία πραγματοποιήθηκε η Μετατροπή.

Άρθρο 35-

Χρέωση για Δέσμευση Δυναμικότητας σε Διακοπτόμενη Βάση

1. Σε περίπτωση που, σύμφωνα με τον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, επιτρέπεται δέσμευση Μεταφορικής Ικανότητας ή Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ, ανάλογα με την περίπτωση, σε διακοπτόμενη βάση, σύμφωνα με τη διάταξη της παρ. 2 του Άρθρου 71 του Νόμου, η χρέωση για τη χρήση του ΕΣΦΑ υπολογίζεται κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 30 και 33 κατά περίπτωση, όπου οι συντελεστές χρέωσης δυναμικότητας πολλαπλασιάζονται με τον συντελεστή $(100\% - D_{iex-ante})$. Ως $D_{iex-ante}$ νοείται η πιθανότητα διακοπής από τον Διαχειριστή της δεσμευμένης δυναμικότητας, όπως αυτή υπολογίζεται και δημοσιεύεται από τον Διαχειριστή κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ. Ο συντελεστής $D_{iex-ante}$ λαμβάνει τιμές μεγαλύτερες του μηδενός και μικρότερες του εκατό τοις εκατό (100%).
2. Για τον υπολογισμό του $D_{iex-ante}$ ακολουθούνται τα οριζόμενα στο κεφάλαιο ΙΙΙ του Κανονισμού 2017/460.
3. Η προαναφερθείσα έκπτωση στη χρέωση για δέσμευση σε Διακοπτόμενη Βάση δύναται να επανυπολογίζεται εντός του Έτους σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 3 περίπτωση (α) του άρθρου 12 του Κανονισμού 2017/460.

Άρθρο 36- Χρέωση για τη χρήση Συζευγμένης Μεταφορικής Ικανότητας και Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας

1. Σε περίπτωση που, κατά τα οριζόμενα στον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, διατίθεται Συζευγμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης, Παραλαβής, η οποία προσφέρεται επί πλέον τυχόν Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης, Παραλαβής σε αδιάλειπτη βάση στο ίδιο Σημείο Εισόδου, Σημείο Εξόδου αντίστοιχα, η χρέωση χρήσης της Συζευγμένης αυτής Μεταφορικής Ικανότητας για κάθε σημείο του Ζεύγους Συζευγμένων Σημείων υπολογίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 30 και 33, όπου ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς για την Είσοδο ($\Sigma\Delta M_i$) ή Έξοδο ($\Sigma\Delta M_j$) πολλαπλασιάζεται με το ποσοστό $(100\% - B_{exante})$. Ο όρος B_{exante} ισούται με 10% και δύναται να αναθεωρηθεί μετά από αιτιολογημένη εισήγηση του Διαχειριστή και έγκριση της ΡΑΕ.

2. (α) Σε περίπτωση που, κατά τα οριζόμενα στον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, διατίθεται Συσχετισμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης σε σημείο εισόδου, Παραλαβής σε σημείο εξόδου, η οποία προσφέρεται επί πλέον τυχόν Μεταφορικής Ικανότητας σε αδιάλειπτη βάση στο ίδιο σημείο, η χρέωση για τη χρήση της Μεταφορικής Ικανότητας αυτής στο σημείο όπου διατίθεται, υπολογίζεται κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 30 και 33 αντίστοιχως, όπου ο Συντελεστής Χρέωσης Δυναμικότητας Μεταφοράς για την είσοδο ($\Sigma\Delta M_i$) ή έξοδο ($\Sigma\Delta M_j$) πολλαπλασιάζεται με το ποσοστό $(100\% - C_{exante})$. Ο όρος C_{exante} ισούται με την ποσοστιαία πιθανότητα, μερικού η ολικού, περιορισμού χρήσης της Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας, η οποία υπολογίζεται στατιστικά από τον Διαχειριστή από ιστορικά στοιχεία τουλάχιστον ενός έτους, εξαιρουμένων περιόδων Κρίσης ή Προγραμματισμένης Συντήρησης του ΕΣΦΑ στην περίπτωση που τα γεγονότα αυτά επηρεάζουν τη ροή αερίου στο εν λόγω σημείο, με τις αναγκαίες προσαρμογές που προκύπτουν από εκτιμήσεις του Διαχειριστή βασισμένες σε τυχόν πρόσφατες ή αναμενόμενες εξελίξεις στην αγορά φυσικού αερίου, επεκτάσεις του ΕΣΦΑ ή των συνδεδεμένων με αυτό συστημάτων, ή οποιονδήποτε άλλο παράγοντα μπορεί να επηρεάσει τις συνθήκες υπό τις οποίες προσφέρεται η Συσχετισμένη Μεταφορική Ικανότητα στο συγκεκριμένο σημείο, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών που μπορεί να παρέχουν οι Χρήστες σχετικά με τις αναμενόμενες μελλοντικές ροές φυσικού αερίου. Σε περίπτωση απουσίας ιστορικών δεδομένων, εφαρμόζεται η ελάχιστη τιμή του όρου C_{exante} , όπως ορίζεται κατωτέρω.

- (β) Ο όρος C_{exante} δεν μπορεί να είναι μικρότερος του 10%.

- (γ) Η αριθμητική τιμή του όρου C_{exante} ανά επίπεδο της προσφερόμενης Συσχετισμένης Μεταφορικής Ικανότητας εγκρίνεται από τη ΡΑΕ κατόπιν εισήγησης του Διαχειριστή.

Άρθρο 37- Χρέωση Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς για Λογαριασμό νέου Πελάτη

1. Για την τροφοδότηση Εγκατάστασης Απώλησης Φυσικού Αερίου νέου Πελάτη που συνδέεται με το Σύστημα Μεταφοράς σε συγκεκριμένο Σημείο Εξόδου, και για τους πρώτους έξι (6) Μήνες λειτουργίας της εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένου του Μήνα κατά τον οποίο πραγματοποιήθηκε η πρώτη παράδοση και παραλαβή φυσικού αερίου (Περίοδος Δοκιμαστικής Λειτουργίας), το τιμολόγιο για τη χρήση του εν λόγω Σημείου Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς περιλαμβάνει μόνο χρέωση αναλογική της Ποσότητας Φυσικού Αερίου όπως αυτή κατανέμεται αποκλειστικά για το νέο Πελάτη στον αντίστοιχο Χρήστη Μεταφοράς .

2. Ο σχετικός συντελεστής χρέωσης για το έτος που αφορά το τιμολόγιο ορίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$$\text{XNΠ} = (\text{RRYME_Ex}^A + \text{netORD}) / \text{COMT_Ex}$$

Όπου:

XNΠ Η Χρέωση νέου Πελάτη για την τροφοδότηση εγκατάστασης απόληψης φυσικού αερίου για την Περίοδο Δοκιμαστικής Λειτουργίας το έτος που αφορά το τιμολόγιο σε €/ (kWh ΑΘΔ).

RRYME_Ex^A Το συνολικό Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα σημεία εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς (μέρος Α) κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο και το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 22 και 25.

netORD Το Απαιτούμενο Έσοδο της Υπηρεσίας Μεταφοράς στα σημεία εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο και το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 10, 22 και 25.

COMT_Ex Το άθροισμα των Ποσοτήτων Φυσικού Αερίου που παραλαμβάνονται από κάθε σημείο εξόδου κατά το έτος που αφορά το τιμολόγιο.

3. Ο συντελεστής XNΠ ορίζεται με την Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου εσόδου και Τιμολογίων για το πρώτο έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου και σε κάθε αναθεώρηση τιμολογίων με την Απόφαση Αναπροσαρμογής Τιμολογίων σύμφωνα με τα άρθρα 43 και 44 αντίστοιχα.
4. Μετά τη λήξη της Περιόδου Δοκιμαστικής Λειτουργίας, για τη χρήση του σημείου εξόδου εφαρμόζονται κανονικά οι χρεώσεις του Τιμολογίου Μεταφοράς.
5. Ειδικά για το έτος εντός του οποίου λήγει η Περίοδος Δοκιμαστικής Λειτουργίας, ο συντελεστής ΣΔΜ_j υπολογίζεται αναλογικά με το υπολειπόμενο, μετά τη λήξη της Περιόδου Δοκιμαστικής Λειτουργίας, τμήμα της Αίτησης Μεταφοράς εντός του έτους, υπολογιζόμενο με βάση ημέρες.

Άρθρο 38- Χρεώσεις Υπερβάσεων

1. Στην περίπτωση όπου η ποσότητα φυσικού αερίου που κατανεμήθηκε σε Χρήστη Μεταφοράς, την ημέρα d, στο σημείο εισόδου ή σημείο εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ και της/των εγκεκριμένης/ων Αίτησης/εων, υπερβαίνει το σύνολο της Μεταφορικής Ικανότητας Παράδοσης ή Παραλαβής αντιστοίχως, που ο εν λόγω Χρήστης είχε δεσμεύσει στο σημείο εισόδου ή σημείο εξόδου αυτό την ίδια ημέρα d, ο Χρήστης καταβάλλει στο Διαχειριστή χρέωση υπέρβασης δεσμευμένης Μεταφορικής Ικανότητας. Η χρέωση υπέρβασης δεσμευμένης Μεταφορικής Ικανότητας υπολογίζεται ως το γινόμενο της διαφοράς μεταξύ της ποσότητας φυσικού αερίου που κατανεμήθηκε στο Χρήστη την ημέρα d στο σημείο εισόδου ή σημείο εξόδου μείον το σύνολο της Μεταφορικής Ικανότητας που ο ίδιος Χρήστης είχε δεσμεύσει την ίδια ημέρα d στο εν λόγω σημείο εισόδου ή σημείο εξόδου, επί τους αντίστοιχους συντελεστές ΣΔΜ και ΣΔΔΥ, διαιρούμενο με 8760 και πολλαπλασιαζόμενο με τον Πολλαπλασιαστή Β που αντιστοιχεί σε Βραχυχρόνια δέσμευση Μεταφορικής Ικανότητας διάρκειας μιας (1) Ημέρας, προσαυξημένο κατά ποσοστό p (%).
2. Στην περίπτωση όπου σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ και της/των εγκεκριμένης/ων Αίτησης/εων ΥΦΑ, η Ποσότητα ΥΦΑ που αεριοποιήθηκε

για λογαριασμό Χρήστη ΥΦΑ την Ημέρα d υπερβαίνει το σύνολο της Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ που ο εν λόγω Χρήστης ΥΦΑ είχε δεσμεύσει την ίδια Ημέρα d, ο Χρήστης ΥΦΑ καταβάλλει στο Διαχειριστή χρέωση υπέρβασης δεσμευμένης Δυναμικότητας Αεριοποίησης ΥΦΑ. Η χρέωση υπέρβασης δεσμευμένης Δυναμικότητας Αεριοποίησης υπολογίζεται ως το γινόμενο της διαφοράς μεταξύ της ποσότητας φυσικού αερίου που αεριοποιήθηκε για λογαριασμό του Χρήστη ΥΦΑ την ημέρα d, μείον το σύνολο της Δυναμικότητας Αεριοποίησης που ο Χρήστης αυτός είχε δεσμεύσει την ίδια ημέρα d, επί το συντελεστή ΣΔΥ διαιρούμενο με 8760 και πολλαπλασιαζόμενο με τον Πολλαπλασιαστή Β που αντιστοιχεί σε Βραχυχρόνια δέσμευση Δυναμικότητας Αεριοποίησης διάρκειας μιας (1) ημέρας, προσαυξημένο κατά ποσοστό p (%).

3. Στις περιπτώσεις 1, 2 και 3 του άρθρου 34 και για τον υπολογισμό της ημερήσιας υπέρβασης Χρήστη, ως Δεσμευμένη Μεταφορική Ικανότητα Παράδοσης / Παραλαβής ή Δεσμευμένη Δυναμικότητα Αεριοποίησης ΥΦΑ νοείται αυτή προ της εφαρμογής των περιπτώσεων του άρθρου 34, απομειωμένη κατά τη δυναμικότητα για την οποία υπάρχει απαλλαγή χρεώσεων σύμφωνα με το ίδιο άρθρο.
4. Το ποσοστό p (%) ορίζεται με την Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων σε κάθε αναθεώρηση των τιμολογίων ή με την Απόφαση Αναπροσαρμογής Τιμολογίων.

Άρθρο 39- Τιμολόγηση της Χρήσης του ΕΣΦΑ

1. Για την τιμολόγηση της χρήσης του Συστήματος Μεταφοράς εφαρμόζονται τα ακόλουθα για κάθε Σύμβαση Μεταφοράς:
 - α. Η χρέωση δυναμικότητας, με βάση τη δεσμευθείσα Μεταφορική Ικανότητα σε Είσοδο ή Έξοδο του Συστήματος Μεταφοράς, υπολογίζεται για κάθε Είσοδο ή Έξοδο και καταβάλλεται από τον Χρήστη Μεταφοράς ανά Μήνα, ανάλογα με τον διάστημα του Μήνα κατά το οποίο η Αίτηση Μεταφοράς είναι σε ισχύ.
 - β. Η χρέωση ποσότητας υπολογίζεται για κάθε Έξοδο του Συστήματος Μεταφοράς και καταβάλλεται από τον Χρήστη Μεταφοράς ανά Μήνα, με βάση την Ποσότητα Φυσικού Αερίου που παραλήφθηκε από τον Χρήστη κατά τη διάρκεια του Μήνα.
 - γ. Ο Διαχειριστής εκδίδει εντός των πρώτων είκοσι (20) ημερών μετά τη λήξη του Μήνα στον οποίο αφορούν, ένα τιμολόγιο για όλες τις Εγκεκριμένες Αιτήσεις του Χρήστη που ήταν σε ισχύ κατά τη διάρκεια του Μήνα, με αναφορά στις εν λόγω Αιτήσεις. Στο τιμολόγιο που εκδίδει ο Διαχειριστής αναγράφονται χωριστά:
 - i. Η χρέωση δυναμικότητας για κάθε Σημείο Εισόδου και για κάθε Σημείο Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς στις οποίες αφορούν οι Εγκεκριμένες Αιτήσεις Μεταφοράς προ της εφαρμογής των περιπτώσεων του άρθρου 34. Η χρέωση δυναμικότητας στα Σημεία Εξόδου που αφορά στη Διασπορά ΥΦΑ, αναφέρεται χωριστά.
 - ii. Η πίστωση δυναμικότητας που αντιστοιχεί στις απαλλαγές χρεώσεων βάσει του άρθρου 31 του παρόντος Κανονισμού για τις αντίστοιχες Εισόδους/ Εξόδους.
 - iii. Η χρέωση ποσότητας για κάθε για κάθε Σημείο Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς στις οποίες αφορούν οι Εγκεκριμένες Αιτήσεις Μεταφοράς.
 - iv. Η Χρέωση διασποράς ΥΦΑ για κάθε Σημείο Εξόδου του Συστήματος Μεταφοράς στις οποίες αφορούν οι Εγκεκριμένες Αιτήσεις Μεταφοράς.

- v. Οι Χρεώσεις υπερβάσεων βάσει του άρθρου 38 για τις αντίστοιχες εισόδους/ εξόδους.
 - vi. Λοιπές χρεώσεις/πιστώσεις του Χρήστη βάσει των οριζόμενων στις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ.
 - vii. Η συνολική χρέωση του Χρήστη Μεταφοράς, η οποία υπολογίζεται ως το αλγεβρικό άθροισμα των ανωτέρω χρεώσεων/πιστώσεων.
2. Για την τιμολόγηση της χρήσης της Εγκατάστασης ΥΦΑ εφαρμόζονται τα ακόλουθα ανά Σύμβαση ΥΦΑ:
- α. Η χρέωση δυναμικότητας, με βάση τη δεσμευθείσα Δυναμικότητα Αεριοποίησης ΥΦΑ, υπολογίζεται και καταβάλλεται από τον Χρήστη ΥΦΑ ανά Μήνα, ανάλογα με τον αριθμό των Ημερών του Μήνα κατά τις οποίες η Εγκεκριμένη Αίτηση ΥΦΑ είναι σε ισχύ.
 - β. Ο Διαχειριστής εκδίδει, εντός των πρώτων είκοσι (20) ημερών μετά τη λήξη του Μήνα στον οποίο αφορούν, ένα ενιαίο τιμολόγιο για όλες τις Εγκεκριμένες Αιτήσεις του Χρήστη οι οποίες βρίσκονταν σε ισχύ κατά τη διάρκεια του προηγούμενου Μήνα, με ειδική αναφορά στις εν λόγω αιτήσεις. Στο τιμολόγιο που εκδίδει ο Διαχειριστής αναγράφονται χωριστά:
 - i. Η χρέωση δυναμικότητας προ της εφαρμογής των περιπτώσεων του άρθρου 34.
 - ii. Η πίστωση δυναμικότητας που αντιστοιχεί σε απαλλαγές χρεώσεων βάσει του άρθρου 34.
 - iii. Χρεώσεις υπερβάσεων βάσει του άρθρου 38.
 - iv. Λοιπές χρεώσεις/πιστώσεις του Χρήστη βάσει των οριζόμενων στις διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ.
 - v. Η συνολική χρέωση του Χρήστη ΥΦΑ, η οποία υπολογίζεται ως το αλγεβρικό άθροισμα των ανωτέρω χρεώσεων/πιστώσεων.

ΤΜΗΜΑ IV: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΕΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΕΣΦΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η

Άρθρο 40-

Διαδικασία Κατάρτισης του Επιτρεπόμενου Εσόδου

1. Ο υπολογισμός του Επιτρεπόμενου Εσόδου πραγματοποιείται το έτος πριν την έναρξη της Ρυθμιστικής Περιόδου (Έτος Υπολογισμού). Για τον υπολογισμό του Επιτρεπόμενου Εσόδου κάθε έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου, ο Διαχειριστής υποβάλλει, με την επιφύλαξη της παρ. 1 6, έως την 30^η Ιουνίου του έτους που προηγείται του Έτους Υπολογισμού (Έτος Υποβολής), μεταξύ άλλων, τα παρακάτω στοιχεία στη ΡΑΕ:
 - α. Εισήγηση του Διαχειριστή για το Επιτρεπόμενο Έσοδο για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, με αναλυτικές εκτιμήσεις των παραμέτρων που συνθέτουν το Επιτρεπόμενο Έσοδο του Διαχειριστή για κάθε έτος *i* της Ρυθμιστικής Περιόδου διακριτά ανά έτος και Υπηρεσία, σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στον παρόντα Κανονισμό.

- β. Εισήγηση του Διαχειριστή για το Επιτρεπόμενο Έσοδο για τις Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς και τις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ, με αναλυτικές εκτιμήσεις των παραμέτρων που συνθέτουν το Επιτρεπόμενο Έσοδο της εκάστοτε Υπηρεσίας του Διαχειριστή για κάθε έτος i της Ρυθμιστικής Περιόδου διακριτά ανά έτος και Υπηρεσία, σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στο άρθρο 26 του παρόντος Κανονισμού.
- γ. Αναλυτική εισήγηση για το αιτούμενο ποσοστό απόδοσης (βάσει της μεθοδολογίας WACC σύμφωνα με το άρθρο 19), συνοδευόμενη από ανάλυση των επιμέρους παραμέτρων που το συνθέτουν, καθώς και τους λόγους (αν υφίστανται) για τη διαφοροποίηση του ποσοστού απόδοσης ανά Υπηρεσία.
- δ. Απολογιστικά στοιχεία των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ μέχρι και το δεύτερο έτος πριν το Έτος Υπολογισμού, καθώς και εκτιμήσεις για το έτος που προηγείται του Έτους Υπολογισμού, μαζί με τεκμηρίωση των παραμέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 12, παρ. 3. Τα απολογιστικά στοιχεία των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών για το έτος που προηγείται του Έτους Υπολογισμού επικαιροποιούνται κατά το Έτος Υπολογισμού και πριν την έγκριση από τη ΡΑΕ του Επιτρεπόμενου Εσόδου με βάση τα πραγματικά στοιχεία μόλις αυτά είναι διαθέσιμα.
- ε. Το Ρυθμιστικό Μητρώο Παγίων για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ (καθώς και για τις Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς και τις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ ανά υπηρεσία εφόσον απαιτείται για τον καθορισμό του εσόδου των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και των Βοηθητικών Υπηρεσιών ΥΦΑ), όπως αυτό έχει καταρτιστεί στην τελευταία κλειόμενη χρήση κατά το χρόνο υποβολής των στοιχείων (δηλ. το δεύτερο έτος πριν το Έτος Υπολογισμού), συνοδευόμενο από πρόσθετα στοιχεία αναγκαία για τη διαμόρφωση της αξίας της ΡΠΒ ανά υπηρεσία όπου απαιτείται και που λαμβάνεται υπόψη για το Επιτρεπόμενο Έσοδο της εκάστοτε υπηρεσίας του Διαχειριστή (εκτιμώμενο ύψος επενδύσεων για τα δύο τελευταία έτη της τρέχουσας Ρυθμιστικής Περιόδου, νέες επενδύσεις, αρχείο Συμμετοχών και Επιχορηγήσεων, αρχείο Αποσύρσεων, ελάχιστα αποθέματα αγωγού και ΥΦΑ, κλπ.).
- στ. Προϋπολογιστικά στοιχεία για το ποσό που προκύπτει από έσοδα του Διαχειριστή από λοιπές, ρυθμιζόμενες και μη Υπηρεσίες, στην περίπτωση που τα απασχολούμενα κεφάλαια και οι λειτουργικές δαπάνες αυτών των Υπηρεσιών έχουν συμπεριληφθεί στις ως άνω εκτιμήσεις.
- ζ. Μελέτη κόστους / οφέλους σχετικά με τη συμβολή της Εγκατάστασης ΥΦΑ στην εξισορρόπηση του φορτίου ΕΣΦΑ, στην ασφάλεια εφοδιασμού και στη διευκόλυνση της εισόδου νέων Προμηθευτών στην αγορά φυσικού αερίου και πρόταση σχετικά με το ποσοστό της Διασποράς του Απαιτούμενου Εσόδου της Υπηρεσίας ΥΦΑ.
- η. Επικαιροποιημένα στοιχεία για το ποσό της Παλαιάς Ανακτήσιμης Διαφοράς.
2. Λαμβάνοντας υπόψη τα υποβληθέντα από το Διαχειριστή στοιχεία σύμφωνα με την παρ. 1, καθώς και τα κριτήρια της ανταποδοτικότητας και του εύλογου των δαπανών, η ΡΑΕ καθορίζει το Επιτρεπόμενο Έσοδο του Διαχειριστή για κάθε έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου και για τις Υπηρεσίες Μεταφοράς και Εγκατάστασης ΥΦΑ αντίστοιχα, σύμφωνα με το άρθρο 10, καθώς και για τις Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς και τις Βοηθητικές Υπηρεσίες ΥΦΑ σύμφωνα με το άρθρο 26, καθώς και για χρήση εσόδων από διασυνδέσεις. Η απόφαση της ΡΑΕ για τον καθορισμό του Επιτρεπόμενου Εσόδου μίας Ρυθμιστικής Περιόδου του Διαχειριστή, σύμφωνα με την παρ. 1, εκδίδεται μετά από:

- α. Την εξέταση των υποβληθέντων στοιχείων και εισηγήσεων του Διαχειριστή. Η ΡΑΕ δύναται να απευθυνθεί σε εμπειρογνώμονες για την παροχή ανεξάρτητης αξιολόγησης των κοστολογικών και άλλων στοιχείων που υποβάλλει ο Διαχειριστής.
 - β. Τη δημοσίευση και δημόσια διαβούλευση επί της αρχικής εισήγησης του Διαχειριστή ή/και της εκτίμησης της ΡΑΕ για τα μεγέθη του Επιτρεπόμενου Εσόδου και τις βασικές παραμέτρους που το συνθέτουν.
3. Ο Διαχειριστής, στο πλαίσιο της ανάγκης για διαχωρισμό των δαπανών και των απασχολούμενων κεφαλαίων ανά Υπηρεσία, θα πρέπει στην υποβληθείσα εισήγηση του για τον υπολογισμό του Επιτρεπόμενου Εσόδου να εφαρμόζει τους εγκεκριμένους Κανόνες Λογιστικού Διαχωρισμού.
 4. Στο τέλος της κάθε Ρυθμιστικής Περιόδου, η ΡΑΕ επανεξετάζει το σύνολο των παραμέτρων του Επιτρεπόμενου Εσόδου, επικαιροποιώντας και τις εκτιμήσεις των παραμέτρων εκείνων που δεν επανεξετάζονται κατά τη διάρκειά της.
 5. Το Επιτρεπόμενο Έσοδο των Υπηρεσιών ΕΣΦΑ εγκρίνεται με την Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων έως την 31^η Μαΐου του Έτους Υπολογισμού.

**Άρθρο 41-
Διαδικασία εκ των προτέρων (ex-ante) κατάρτισης των
Τιμολογίων της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής
Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ στην αρχή της Ρυθμιστικής
Περιόδου**

1. Μαζί με την εισήγηση του Διαχειριστή για το Επιτρεπόμενο Έσοδο έως την 30^η Ιουνίου του έτους που προηγείται του Έτους Υπολογισμού (Έτος Υποβολής), ο Διαχειριστής υποβάλλει στη ΡΑΕ σχέδιο αναθεωρημένων τιμολογίων χρήσης του ΕΣΦΑ (Σχέδιο Τιμολογίου), το οποίο συνοδεύεται από:
 - α. Τις προβλέψεις εξέλιξης της ζήτησης φυσικού αερίου και της προβλεπόμενης Συμβατικής Δυναμικότητας, για το πρώτο έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου και διακριτά για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ. Οι ανωτέρω προβλέψεις λαμβάνουν υπόψη την πλέον πρόσφατη πρόβλεψη Δέσμευσης Συμβατικής Δυναμικότητας.
 - β. Τεκμηριωμένη πρόταση για τις τιμές των Πολλαπλασιαστών Β για τη Χρέωση Χρήσης του ΕΣΦΑ στην περίπτωση Βραχυχρόνιων Συμβάσεων, σύμφωνα με το άρθρο 33 για το πρώτο έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου.
 - γ. Σχέδιο Τιμολογίου, στο οποίο περιλαμβάνονται όλα τα στοιχεία και οι παράμετροι που, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού, καθορίζονται με Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων, καθώς και οι προκύπτοντες συντελεστές χρέωσης δυναμικότητας και χρέωσης ποσότητας φυσικού αερίου για κάθε Υπηρεσία και είσοδο και έξοδο του Συστήματος Μεταφοράς.
2. Τα εκ των προτέρων Τιμολόγια της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ εγκρίνονται με την Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων έως την 31^η Μαΐου του Έτους Υπολογισμού.
3. Τα νέα Τιμολόγια ισχύουν για το πρώτο έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 88 του Νόμου.
4. Σε κάθε αναθεώρηση των Τιμολογίων, τα προτεινόμενα τιμολόγια τίθενται σε Δημόσια Διαβούλευση κατά το άρθρο 45.

**Άρθρο 42-
Έκτακτη Αναθεώρηση Επιτρεπόμενου Εσόδου της Υπηρεσίας
Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ (και
αναπροσαρμογή των Συντελεστών των Τιμολογίων Μεταφοράς
και ΥΦΑ)**

1. Έκτακτη αναθεώρηση του Επιτρεπόμενου Εσόδου δύναται να διενεργηθεί μετά από σχετικό αίτημα του Διαχειριστή ή με απόφαση ΡΑΕ, εφόσον συντρέχει μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α. Περίπτωση στην οποία ο Διαχειριστής κατά τη διάρκεια της Ρυθμιστικής Περιόδου καλείται να ανταποκριθεί στην κάλυψη έκτακτων και σημαντικών δαπανών λειτουργίας και συντήρησης, οι οποίες δεν μπορούσε να είχαν προβλεφθεί κατά τη σύνταξη της εισήγησης του Διαχειριστή και των σχετικών προϋπολογιστικών μελετών για το Επιτρεπόμενο Έσοδο των ετών της Ρυθμιστικής Περιόδου. Αντίστοιχα, ανάλογη περίπτωση είναι και αυτή της σημαντικής περικοπής λειτουργικών δαπανών εντός της Ρυθμιστικής Περιόδου, λόγω εξωγενών παραγόντων. Τέτοιες περιπτώσεις περιορίζονται γενικά (αλλά όχι περιοριστικά) σε σημαντικές μεταβολές των μη ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών που προκύπτουν από γεγονότα Ανωτέρας βίας και αλλαγές στις υποχρεώσεις του Διαχειριστή που είναι νομικά δεσμευτικές.
 - β. Περίπτωση στην οποία έχουν μεταβληθεί σημαντικά τα οικονομικά, νομικά ή πραγματικά δεδομένα που είχαν ληφθεί υπόψη κατά την έγκριση του Επιτρεπόμενου Εσόδου και που εκτιμάται ότι οδηγεί σε διαφοροποίηση του ετήσιου Επιτρεπόμενου Εσόδου κατά ποσοστό υψηλότερο του πέντε τοις εκατό (5%). Στην περίπτωση που η διαδικασία της έκτακτης αναθεώρησης ξεκινήσει μετά από αίτημα του Διαχειριστή, αυτός οφείλει να το υποβάλλει εγγράφως και να περιλάβει σε αυτό:
 - i. Αναλυτική τεκμηρίωση των λόγων που καθιστούν την αναθεώρηση αναγκαία (στοιχεία εξέλιξης των μεγεθών του Επιτρεπόμενου Εσόδου, καθώς και αποτύπωση της απόκλισης των μεγεθών αυτών από τις αρχικά εγκεκριμένες τιμές).
 - ii. Στοιχεία που αποδεικνύουν ή υποστηρίζουν ότι οι δαπάνες δεν δύναται να είχαν προβλεφθεί κατά τον καθορισμό του Επιτρεπόμενου Εσόδου και ότι, ελλείψει της αναθεώρησης, ο οικονομικός αντίκτυπος θα υπερέβαινε το πέντε τοις εκατό (5%) του ετήσιου Επιτρεπόμενου Εσόδου.
 - iii. Αναλυτική εισήγηση με τις προτεινόμενες προς αναθεώρηση τιμές του Επιτρεπόμενου Εσόδου.
 - iv. Εκ νέου υπολογισμό των Χρεώσεων Χρήσης των τιμολογίων ΕΣΦΑ και τις τιμές των πολλαπλασιαστών Β, για το έτος i+1, σύμφωνα με τα άρθρα 30 και 35 και λαμβάνοντας υπόψη τις πιο πρόσφατες εκτιμήσεις της Πρόβλεψης Δεσμευμένης Δυναμικότητας και την προβλεπόμενη εκτίμηση της ζήτησης.
 - v. Εκτίμηση των επιπτώσεων στην ομαλή λειτουργία του Διαχειριστή, στην περίπτωση που δεν γίνει δεκτό το αίτημα της έκτακτης αναθεώρησης.
2. Το αίτημα του Διαχειριστή για την έκτακτη αναθεώρηση αξιολογείται από τη ΡΑΕ. Η τυπική πληρότητα του αιτήματος δεν αφαιρεί από τη ΡΑΕ τη δυνατότητα να ζητήσει πρόσθετες πληροφορίες ή διευκρινίσεις που σχετίζονται με την ουσιαστική εξέταση του αιτήματος. Η ΡΑΕ αποφασίζει σε εύλογο χρονικό διάστημα και σίγουρα όχι πέραν των πέντε (5) μηνών από την ημερομηνία που το αίτημα του Διαχειριστή θεωρήθηκε

τυπικά πλήρες. Απόρριψη του αιτήματος του Διαχειριστή αιτιολογείται πλήρως από τη ΡΑΕ. Η μη έκδοση απόφασης από τη ΡΑΕ δεν συνεπάγεται τη σιωπηρή αποδοχή του αιτήματος.

3. Η ΡΑΕ εκδίδει την Απόφαση Έκτακτης Αναπροσαρμογής Τιμολογίων με τους εγκεκριμένους συντελεστές χρέωσης και τους συντελεστές βραχυχρόνιας χρέωσης Β για το έτος $i+1$, οι οποίοι ισχύουν από την έναρξη του έτους αυτού με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 88 του Νόμου.
4. Με την Απόφαση Έκτακτης Αναπροσαρμογής των Τιμολογίων, το Επιτρεπόμενο Έσοδο επικαιροποιείται για τα εναπομένοντα έτη της Ρυθμιστικής Περιόδου σύμφωνα με το άρθρο 10 για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ αντίστοιχα.

Άρθρο 43-

Διαδικασία Κατάρτισης του Απαιτούμενου Εσόδου της Υπηρεσίας Μεταφοράς και της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ

1. Για τον υπολογισμό του Απαιτούμενου Εσόδου κάθε έτους i της Ρυθμιστικής Περιόδου, καθώς και για την παρακολούθηση της εξέλιξης των μεγεθών, ο Διαχειριστής υποβάλλει έως την 31ή Μαρτίου κάθε έτους, τα παρακάτω στοιχεία στη ΡΑΕ:
 - α. Απολογιστικά στοιχεία της διαφοράς μεταξύ του ποσού που εισέπραξε ο Διαχειριστής από τα Τιμολόγια Μεταφοράς και τα Τιμολόγια Εγκατάστασης ΥΦΑ και του αντίστοιχου εγκεκριμένου Απαιτούμενου Εσόδου Υπηρεσίας Μεταφοράς και Υπηρεσίας ΥΦΑ κατά το έτος $i-2$ (παράμετροι **P1T_i** και **P1L_i**).
 - β. Πλήρη και αναλυτικά στοιχεία για τον υπολογισμό της απόκλισης του Επιτρεπόμενου Εσόδου του Διαχειριστή κατά το έτος $i-2$ λόγω απόκλισης από τις προϋπολογιζόμενες επενδύσεις και τεκμηριωμένη εισήγηση για τον καθορισμό του σχετικού ποσού εκκαθάρισης του Απαιτούμενου Εσόδου διακριτά για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ (παράμετροι **P2T_i** και **P2L_i**).
 - γ. Πλήρη και αναλυτικά στοιχεία για τον υπολογισμό της απόκλισης του Επιτρεπόμενου Εσόδου του Διαχειριστή κατά το έτος $i-2$ λόγω απόκλισης από τις προϋπολογιζόμενες μη ελεγχόμενες λειτουργικές δαπάνες καθώς και δαπάνες που αφορούν σε σχηματισμένες προβλέψεις οι οποίες εξοδοποιούνται και τεκμηριωμένη εισήγηση για τον καθορισμό του σχετικού ποσού εκκαθάρισης του Απαιτούμενου Εσόδου για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ αντίστοιχα (παράμετροι **P3T_i** και **P3L_i**).
 - δ. Απολογιστικά στοιχεία για το ποσό που προκύπτει από έσοδα του Διαχειριστή από λοιπές Υπηρεσίες, στην περίπτωση που οι λειτουργικές δαπάνες αυτών των λοιπών υπηρεσιών έχουν συμπεριληφθεί στον υπολογισμό του Απαιτούμενου Εσόδου του Διαχειριστή για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ αντίστοιχα (παράμετροι **P4T_i** και **P4L_i**).
 - ε. Πλήρη και αναλυτικά στοιχεία για τον υπολογισμό της απόκλισης του Επιτρεπόμενου Εσόδου του Διαχειριστή κατά το έτος $i-2$ λόγω σημαντικής αλλαγής στο φορολογικό συντελεστή καθώς και τεκμηριωμένη εισήγηση για τον καθορισμό του σχετικού ποσού εκκαθάρισης του Απαιτούμενου Εσόδου διακριτά για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ (παράμετροι **P5T_i** και **P5L_i**).
 - στ. Απολογιστικά στοιχεία για το ποσό που προκύπτει από έσοδα προσαύξησης δημοπρασιών του Διαχειριστή κατά το έτος $i-2$ για τον καθορισμό του σχετικού

ποσού εκκαθάρισης του Απαιτούμενου Εσόδου διακριτά για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ (παράμετρος $P6T_i$ και $P6L_i$).

- ζ. Πλήρη και αναλυτικά στοιχεία για τον υπολογισμό των ανακτήσιμων διαφορών της Υπηρεσία Φόρτωσης Φορηγών ΥΦΑ (Υπηρεσία Truck Loading) και της Υπηρεσίας Φόρτωσης ΥΦΑ σε πλοία μικρής κλίμακας (small-scale LNG) κατά το έτος $i-2$ για τον καθορισμό του σχετικού ποσού εκκαθάρισης του Απαιτούμενου Εσόδου της Βασικής Υπηρεσίας Εγκατάστασης ΥΦΑ (παράμετροι P_{TL} και P_{SSLNG}). Πλήρη και αναλυτικά στοιχεία για τον υπολογισμό της απόκλισης στο Απαιτούμενο Έσοδο (και συγκεκριμένα για το σκέλος των ελεγχόμενων λειτουργικών δαπανών) του Διαχειριστή που προκύπτει λόγω της διαφοράς μεταξύ του εκ των προτέρων εκτιμηθέντος πληθωρισμού και του απολογιστικού πληθωρισμού (βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ) για το εν λόγω έτος διακριτά για την Υπηρεσία Μεταφοράς και την Υπηρεσία ΥΦΑ (παράμετροι $INFT_i$ και $INFL_i$).
 - η. Το Ρυθμιστικό Μητρώο Παγίων, όπως αυτό έχει καταρτιστεί για την τελευταία κλειόμενη χρήση (έτος), συνοδευόμενο από αρχεία αναγκαία για τη διαμόρφωση της αξίας της ΡΠΒ (αρχείο Συμμετοχών και Επιχορηγήσεων, αρχείο Αποσύρσεων, κλπ.).
 - θ. Απολογιστικά στοιχεία κατά το έτος $i-2$ των καθαρών κερδών από Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες, λογιστικά διαχωρισμένες (εξαιρουμένων των εταιρικών συμμετοχών) και που προσφέρονται από τον Διαχειριστή χρησιμοποιώντας τα περιουσιακά στοιχεία ή / και τους ανθρώπινους και άλλους πόρους του Διαχειριστή, για τον καθορισμό του ποσοστού το οποίο μεταφέρεται προς όφελος των Χρηστών του ΕΣΦΑ.
 - ι. Απολογιστικά στοιχεία των παραμέτρων που συνθέτουν το Επιτρεπόμενο Έσοδο του Διαχειριστή για το προηγούμενο έτος και επικαιροποιημένο προϋπολογισμό του τρέχοντος έτους.
 - ια. Δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις του προηγούμενου έτους και απόσπασμα του Μητρώου Παγίων με τη συνολική αναπόσβεστη αξία των παγίων και των αποσβέσεων (σωρευτικών και ετήσιων) που εμφανίζονται στις οικονομικές καταστάσεις.
2. Το Απαιτούμενο Έσοδο για κάθε έτος της Ρυθμιστικής Περιόδου εγκρίνεται από τη ΡΑΕ μέχρι την 31^η Μαΐου του προηγούμενου έτους, βάσει των στοιχείων που υποβάλλονται σύμφωνα με την παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 44-

Αναπροσαρμογή των Συντελεστών των Τιμολογίων Μεταφοράς και ΥΦΑ βάσει του Απαιτούμενου Εσόδου

1. Μαζί με τα στοιχεία για τον υπολογισμό του Απαιτούμενου Εσόδου έως την 31^η Μαρτίου κάθε έτους, ο Διαχειριστής υποβάλει τους ετήσιους συντελεστές τιμολόγησης $\Sigma\Delta Mi$, $\Sigma\Delta Mj$, $\Sigma\Delta\Delta Y$, ΣEM και $\Sigma\Delta Y$ και τις τιμές των πολλαπλασιαστών B για το έτος $i+1$ σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 33 για κάθε είσοδο και έξοδο του ΕΣΜΦΑ και την Εγκατάσταση ΥΦΑ, λαμβάνοντας υπόψη:
 - α. το Απαιτούμενο Έσοδο για το έτος $i+1$, και
 - β. τις πλέον πρόσφατες τιμές για τις παραμέτρους $CAPT_{i, i+1}$, $CAPT_{j, i+1}$, $COMT_{j, i+1}$, $CAPL_{i+1}$ όπως αυτές καθορίζονται κατά το άρθρο 29 για κάθε Είσοδο και Έξοδο του ΕΣΜΦΑ και την Εγκατάσταση ΥΦΑ.

2. Η ΡΑΕ εκδίδει Απόφαση Αναπροσαρμογής Τιμολογίων με τους εγκεκριμένους συντελεστές χρέωσης για το έτος $i+1$, οι οποίοι ισχύουν από την έναρξη του έτους αυτού με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 88 του Νόμου.
3. Με την ίδια Απόφαση Αναπροσαρμογής Τιμολογίων ορίζονται και οι συντελεστές βραχυχρόνιας χρέωσης Β για το έτος που αφορά η Απόφαση Αναπροσαρμογής, σύμφωνα με το άρθρο 33.

**Άρθρο 45-
Υποχρεώσεις δημοσιότητας και διαβούλευσης για Τιμολόγια
Υπηρεσίας Μεταφοράς**

1. Ο Διαχειριστής δημοσιεύει σε ειδική ενότητα του ηλεκτρονικού πληροφοριακού συστήματός του τις πληροφορίες που καθορίζονται στα άρθρα 26 έως 30 του Κανονισμού 2017/460, ακολουθώντας τη μορφή και τις προθεσμίες των άρθρων 31 και 32 του ίδιου Κανονισμού.
2. Ο Διαχειριστής υποβάλλει στη ΡΑΕ πριν την έναρξη κάθε Ρυθμιστικής Περιόδου τα στοιχεία που απαιτούνται για τη διεξαγωγή της δημόσιας διαβούλευσης που ορίζεται στα άρθρα 26 έως 28 του Κανονισμού 2017/460, καθώς και εκτός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος σε περίπτωση πρότασης εκ μέρους του Διαχειριστή ή αιτήματος της ΡΑΕ για την τροποποίηση του παρόντος Κανονισμού.

ΤΜΗΜΑ V: ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ

Άρθρο 46- Μεταβατικές διατάξεις

1. Κατ' εξαίρεση για την Πρώτη Ρυθμιστική Περίοδο, τα στοιχεία που απαιτούνται με βάση το άρθρο 40 πρέπει να υποβληθούν από το Διαχειριστή έως τις 28 Φεβρουαρίου 2023.
2. Τα Επιτρεπόμενα Έσοδα και οι Χρεώσεις των Υπηρεσιών Μη Μεταφοράς και των Βοηθητικών Υπηρεσιών Εγκατάστασης ΥΦΑ καθορίζονται και εγκρίνονται βάσει ξεχωριστών αποφάσεων της ΡΑΕ. Στο μεταξύ, τα επιτρεπόμενα έσοδα των υπηρεσιών αυτών υπολογίζονται με βάση τον Κανονισμό της Απόφασης 1434/2020 της ΡΑΕ, με τη διαφορά ότι οι αποκλίσεις μεταξύ των επιτρεπόμενων και απαιτούμενων εσόδων δεν δύναται να επιβαρύνουν την Βασική Υπηρεσία Μεταφοράς και την Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, με την επιφύλαξη της παρ. 13 του άρθρου 26.
3. Για την Πρώτη Ρυθμιστική Περίοδο (2024-2027) το μεσοσταθμικό κόστος κεφαλαίου του άρθρου 19 θα υπολογίζεται διακριτά ανά έτος, βάσει συντελεστή δανειακής επιβάρυνσης που ξεκινά από τον τρέχοντα συντελεστή του Διαχειριστή (βάσει των οικονομικών του καταστάσεων) και μεταβάλλεται προς ένα ιδεατό συντελεστή κατ' ελάχιστο 45% ως το 2027 και λαμβάνοντας υπόψη κυρίως το τρέχον σταθμισμένο κόστος των Δανειακών Κεφαλαίων του Διαχειριστή ως προς το ανεξόφλητο υπόλοιπο των δανείων.
4. Τα κίνητρα απόδοσης και η ενσωμάτωσή τους στο Απαιτούμενο Έσοδο σύμφωνα με την παράμετρο INCT_i του άρθρου 22 και την παράμετρο INCL_i του άρθρου 23 θα τεθούν σε εφαρμογή από την 1^η Ιανουαρίου 2025 με βάση απολογιστικά στοιχεία του 2023. Τα κίνητρα δύναται να αφορούν στο σύνολο των δεικτών απόδοσης ή ένα υποσύνολο αυτών, οι οποίοι θα καθοριστούν με απόφαση της ΡΑΕ, μετά από εισήγηση του Διαχειριστή.
5. Η υποχρέωση που προβλέπεται στον παρόντα Κανονισμό για την υποβολή στοιχείων με βάση τους Κανόνες Λογιστικού Διαχωρισμού (άρθρο 8 παρ. 1, εδάφιο α, άρθρο 9 παρ. 4, εδάφιο δ, άρθρο 15 παρ. 2 και παρ. 6, και άρθρο 40 παρ.3) ισχύει από την έγκριση της επικαιροποίησης των κανόνων αυτών από τη ΡΑΕ. Στο μεταξύ, τα απαιτούμενα στοιχεία υποβάλλονται με βάση τις ισχύουσες προβλέψεις της Απόφασης 332/2016 της ΡΑΕ.
6. Η αξιολόγηση από τη ΡΑΕ των επενδύσεων που υποβάλει ο Διαχειριστής στα πλαίσια του Προγράμματος Ανάπτυξης και της εισήγησής του για το Επιτρεπόμενο Έσοδο σύμφωνα με το άρθρο 40 θα πραγματοποιείται με βάση νέα απόφαση της ΡΑΕ σχετικά με την αξιολόγηση και παρακολούθηση των επενδύσεων του Προγράμματος Ανάπτυξης. Στο μεταξύ, η αξιολόγηση των Έργων Ανάπτυξης ΕΣΦΑ, προκειμένου αυτά να περιληφθούν στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης πραγματοποιείται με βάση τα ακόλουθα:
 - α. Ο Διαχειριστής υπολογίζει την επίπτωση που προκαλεί η υλοποίηση του έργου ανάπτυξης ΕΣΦΑ στη Μέση Χρέωση Χρήσης ΕΣΦΑ για την Περίοδο Μέσης Χρέωσης.

- β. Η Μέση Χρέωση Χρήσης ΕΣΦΑ κατά την Περίοδο Μέσης Χρέωσης υπολογίζεται σύμφωνα με τον μαθηματικό τύπο του άρθρου 25 παρ. 1, ανοιγμένη σε παρούσα αξία του πρώτου έτους της Περιόδου Μέσης Χρέωσης.
 - γ. Για τον υπολογισμό της παρούσας αξίας των μεγεθών που αναφέρονται στο εδάφιο ii ανωτέρω, χρησιμοποιείται ως επιτόκιο αναγωγής το ισχύον Μεσοσταθμικό Κόστος Κεφαλαίου του άρθρου 19.
 - δ. Για τον υπολογισμό της επίπτωσης στη Μέση Χρέωση Χρήσης ΕΣΦΑ, λαμβάνονται υπόψη το προϋπολογιζόμενο επενδυτικό κόστος της υλοποίησης του έργου, αφαιρουμένων τυχόν επιχορηγήσεων, κεφαλαιοποιούμενων τόκων κατασκευαστικής περιόδου και Ιδιοπαραγόμενων παγίων, οι προϋπολογιζόμενες λειτουργικές δαπάνες που προκύπτουν από την υλοποίηση του έργου, καθώς και η επιπρόσθετη Μεταφορική Ικανότητα που εκτιμάται ότι θα δεσμευθεί στο ΕΣΦΑ με την υλοποίηση του έργου.
 - ε. Στην περίπτωση κατά την οποία ο Διαχειριστής έχει διεξαγάγει Ανοικτή Διαδικασία Δέσμευσης Μελλοντικής Δυναμικότητας, τα αποτελέσματα αυτής λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση της επίπτωσης του Έργου Ανάπτυξης στη Μέση Χρέωση Χρήσης ΕΣΦΑ.
 - στ. Εφόσον με την ένταξη του Έργου Ανάπτυξης στη ΡΠΒ δεν προκαλείται αύξηση της Μέσης Χρέωσης Χρήσης ΕΣΦΑ την Περίοδο Μέσης Χρέωσης, το Έργο Ανάπτυξης νοείται ως οικονομικά ουδέτερο.
 - ζ. Εφόσον η ένταξη Έργου Ανάπτυξης στη ΡΠΒ προκαλεί αύξηση της Μέσης Χρέωσης Χρήσης ΕΣΦΑ κατά την Περίοδο Μέσης Χρέωσης, η ΡΑΕ συνεξετάζει τη συνεισφορά του εν λόγω έργου στην ασφάλεια εφοδιασμού της χώρας και στην ανάπτυξη του ανταγωνισμού στην εθνική και περιφερειακή αγορά φυσικού αερίου.
 - η. Για την αξιολόγηση Έργου Ανάπτυξης που αφορά σε δημιουργία νέου Σημείου Διασύνδεσης, ή σε αύξηση της δυναμικότητας υφιστάμενου, στο πλαίσιο της διαδικασίας επαυξημένης δυναμικότητας, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459 της Επιτροπής της 16ης Μαρτίου 2017 «για τη θέσπιση κώδικα δικτύου σχετικά με μηχανισμούς κατανομής δυναμικότητας στα συστήματα μεταφοράς αερίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 984/2013», Κεφάλαιο V «Διαδικασία Επαυξημένης Δυναμικότητας» και του Κανονισμού 2017/460, κεφάλαιο ΙΧ «Επαυξημένη Δυναμικότητα».
 - θ. Μετά από σχετική εισήγηση του Διαχειριστή, δύναται να επιτρέπεται αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459 και του Κανονισμού 2017/460 περί επαυξημένης δυναμικότητας και σε άλλες περιπτώσεις που αφορούν σε Έργα Ανάπτυξης διασυνοριακής φύσεως.
7. Κατά τον καθορισμό των επενδύσεων που θα συμπεριληφθούν στη ΡΠΒ σύμφωνα με το άρθρο 15, παρ. 5, η ΡΑΕ δύναται να προβαίνει σε εκ των υστέρων εξέταση των υλοποιημένων επενδύσεων με σκοπό να αξιολογήσει κατά πόσον αυτές πραγματοποιήθηκαν με τον προσήκοντα τρόπο (βλ. κατωτέρω σημείο (γ)). Η δυνητική αυτή εξέταση από τη ΡΑΕ θα πραγματοποιείται με βάση τη νέα απόφαση της ΡΑΕ σχετικά με την αξιολόγηση και παρακολούθηση των επενδύσεων του Προγράμματος Ανάπτυξης. Στο μεταξύ, η αξιολόγηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο παρόν άρθρο:
- α. Η εκ των υστέρων αξιολόγηση των δαπανών για υλοποίηση επενδύσεων πραγματοποιείται με βάση απολογιστικά στοιχεία μιας περιόδου που έχει ίση διάρκεια με τη Ρυθμιστική Περίοδο και τελειώνει δύο έτη πριν το τέλος της τρέχουσας Ρυθμιστικής Περιόδου. Η αξιολόγηση γίνεται κυρίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει σημαντική υπέρβαση σε σχέση με τις συνολικές

προϋπολογιζόμενες κεφαλαιουχικές δαπάνες για την εν λόγω περίοδο. Σημαντική θεωρείται η υπέρβαση στην αξία των επενδύσεων της εν λόγω περιόδου όταν ισούται ή ξεπερνάει το όριο σημαντικότητας (materiality threshold), το οποίο ορίζεται ίσο με ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%) επί των σωρευτικών κεφαλαιουχικών δαπανών του Διαχειριστή κατά την περίοδο αξιολόγησης, όπως αυτές προσδιορίζονται βάσει του εγκεκριμένου Προγράμματος Ανάπτυξης που ήταν σε ισχύ κατά την έναρξη της υπό εξέταση περιόδου.

- β. Με την επιφύλαξη του ορίου σημαντικότητας του προηγούμενου εδαφίου, η επανεξέταση πρέπει να λαμβάνει υπόψη τυχόν διαγωνιστικές διαδικασίες που χρησιμοποιεί ο Διαχειριστής για την υλοποίηση των επενδύσεων, να εξετάζει τις αιτίες τυχόν αποκλίσεων του κόστους και να καθορίζει εάν αυτές οι αιτίες μπορούν να αποδοθούν στις ενέργειες του Διαχειριστή ή σε εξωτερικούς παράγοντες εκτός του ελέγχου του (συμπεριλαμβανομένων λόγων Ανωτέρας βίας).
 - γ. Χωρίς να περιορίζονται οι παράγοντες που δύναται να εξετάσει η ΡΑΕ κατά την αξιολόγηση υλοποιημένων επενδύσεων του Διαχειριστή, η ΡΑΕ δύναται να λάβει υπόψη:
 - i. Κατά πόσον οι δαπάνες συνδέονται και συνάδουν με απαιτήσεις που είχε ορίσει η ΡΑΕ ή με απαιτήσεις σχετικών νόμων και κανονιστικών διατάξεων ή των τεχνικών προδιαγραφών των υλοποιούμενων έργων / επενδύσεων.
 - ii. Κατά πόσον εξετάστηκαν εναλλακτικοί τρόποι αντιμετώπισης των απαιτήσεων και αναγκών και δικαιολογημένα αποκλείστηκαν από το Διαχειριστή.
 - iii. Κατά πόσον ακολουθήθηκαν ορθές ή βέλτιστες πρακτικές από το Διαχειριστή.
 - iv. Κατά πόσον οι δαπάνες που σχετίζονται με βελτίωση δεικτών οι οποίοι ρυθμίζονται μέσω οικονομικών κινήτρων, κρίνονται αποτελεσματικές σε σχέση με τη βελτίωση που επιτυγχάνουν.
 - v. Κατά πόσον σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ προϋπολογισθέντος και απολογιστικού κόστους είναι συναφείς με απροσδόκητες αλλαγές σε τιμές υλικών αγαθών και υπηρεσιών καθώς και αλλαγές στην ισχύουσα νομοθεσία κατά την περίοδο ανάπτυξης και κατασκευής των έργων.
 - vi. Εάν ο Διαχειριστής ενήργησε με σύνεση και σύννομα για την προμήθεια αγαθών, έργων και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένου του κατά πόσον ακολουθήθηκε κατάλληλη ανταγωνιστική διαδικασία.
 - δ. Η ΡΑΕ κατόπιν εξέτασης και αξιολόγησης των επενδύσεων διαβιβάζει τις παρατηρήσεις της στον Διαχειριστή για να υποβάλλει τυχόν σχόλια εντός τασσόμενης προθεσμίας.
 - ε. Εάν, μετά από διαβούλευση με το Διαχειριστή, η ΡΑΕ διαπιστώσει ότι ορισμένες δαπάνες δεν πληρούν τα κριτήρια των εδαφίων i και iii του παρόντος άρθρου, προβαίνει σε απομείωση της αξίας της επένδυσης που θα προστεθεί στη ΡΠΒ κατά το ποσό που αντιστοιχεί σε μέρος ή στο σύνολο των δαπανών αυτών.
8. Η Μεθοδολογία υπολογισμού της απόδοσης επί της Ρυθμιζόμενης Περιουσιακής Βάσης σύμφωνα με το άρθρο 19 του παρόντος Κανονισμού παραμένει σε ισχύ μέχρι την έκδοση νέου κανονιστικού πλαισίου όπου θα καθορίζει την έκδοση κοινής Μεθοδολογίας και απόφασης έγκρισης των τιμών των παραμέτρων του Μεσοσταθμικού Κόστους Κεφαλαίου ταυτόχρονα για το σύνολο των Διαχειριστών Φυσικού Αερίου και Ηλεκτρισμού.

9. Η Ανακτήσιμη Διαφορά των ετών 2022 και 2023 υπολογίζεται βάσει του Κανονισμού Τιμολόγησης ο οποίος ελήφθη υπόψη κατά τον υπολογισμό του Απαιτούμενου Εσόδου και των Τιμολογίων των εν λόγω ετών, ήτοι της Απόφασης ΡΑΕ 1434/2020.

Άρθρο 47- Τελικές διατάξεις

1. Ο παρών Κανονισμός Τιμολόγησης των Δραστηριοτήτων του ΕΣΦΑ τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
2. Αποκλειστικά για σκοπούς τιμολόγησης των Υπηρεσιών Μεταφοράς και Εγκατάστασης ΥΦΑ, οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού υπερισχύουν τυχόν αντίθετης διάταξης του Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΦΑ.
3. Το ύψος του Επιτρεπόμενου Εσόδου της Δραστηριότητας Μεταφοράς και της Δραστηριότητας Εγκατάστασης ΥΦΑ καθορίζεται στην Απόφαση Έγκρισης Απαιτούμενου Εσόδου και Τιμολογίων της ΡΑΕ.
4. Στην παρούσα απόφαση προσαρτώνται Παραρτήματα τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΧΡΟΝΙΚΑ ΟΡΟΣΗΜΑ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΟΥΧΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

	Έτος Υποβολής	Έτος Υπολογισμού	Ρυθμιστική Περίοδος
Πρώτη Έκδοση Τιμολογίων βάσει του παρόντος Κανονισμού	2023	2023	2024 - 2027
Πρώτη τακτική αναθεώρηση Τιμολογίων	2026	2027	2028 - 2031

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ
ΒΟΗΘΗΤΙΚΩΝ ΥΦΑ**

Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς	<ul style="list-style-type: none"> • Μετρητικές υπηρεσίες • Πρόσδοση οσμής σε δίκτυα διανομής φυσικού αερίου
Βοηθητικές υπηρεσίες ΥΦΑ	<ul style="list-style-type: none"> • Ψύξη, αδρανοποίηση και πλήρωση των δεξαμενών πλοίου ΥΦΑ • Φόρτωση πλοίων ΥΦΑ υψηλής χωρητικότητας (άνω των 30.000 κυβικών μέτρων) • Υπηρεσία Φόρτωσης Φορτηγών ΥΦΑ (Υπηρεσία Truck Loading) στον τερματικό σταθμό ΥΦΑ • Υπηρεσία Φόρτωσης ΥΦΑ σε πλοία μικρής κλίμακας (small-scale LNG) • Τροφοδοσία ΥΦΑ για ναυτιλιακή χρήση (LNG bunkering)