

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΤΗΣ ΡΑΑΕΥ ΥΠ’ ΑΡΙΘΜ. Ε-93/2024

**Έγκριση Πρότασης Κατευθυντήριων Γραμμών για τη διεξαγωγή της
δεσμευτικής φάσης της Δοκιμής Αγοράς (Market Test) για την επέκταση
του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου της Ελλάδας**

Ο Κλάδος Ενέργειας της Ρυθμιστικής Αρχής Αποβλήτων, Ενέργειας και Αποβλήτων

Κατά την τακτική συνεδρίαση της Σύνθεσης του Κλάδου, στην έδρα της Αρχής, την 25 Απριλίου 2024,
και

Λαμβάνοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 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) αριθ. 984/2013 (ΕΕ L 72/17.03.2017) (εφεξής «Κανονισμός (ΕΕ) 2017/459»), και ιδίως του Κεφαλαίου V αυτού.
2. Τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13^{ης} Ιουλίου 2009 σχετικά με τους όρους πρόσβασης στα δίκτυα.
3. 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.

4. Τις διατάξεις του ν. 4001/2011 «Για τη λειτουργία Ενεργειακών Αγορών Ηλεκτρισμού και Φυσικού Αερίου, για Έρευνα, Παραγωγή και δίκτυα μεταφοράς Υδρογονανθράκων και άλλες ρυθμίσεις» (ΦΕΚ Α' 179/22.08.2011), όπως ισχύει.
5. 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» (Α' 78), όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο 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».
6. Την διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 23 ν. 5037/2023, όπως ισχύει, δυνάμει της οποίας με την έναρξη ισχύος του ν. 5043/2023 (ΦΕΚ Α' 91/13.04.2023), ο Αντιπρόεδρος Β' της Ρ.Α.Ε. καταλαμβάνει αυτοδικαίως τη θέση του Αντιπροέδρου του Κλάδου Ενέργειας της Ρ.Α.Α.Ε.Υ. και, επιπροσθέτως, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 5037/2023, έχει «δυνάμει του παρόντος νόμου, των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του και των αποφάσεων της Ρ.Α.Α.Ε.Υ., την ευθύνη της λειτουργίας αυτής» και προΐσταται «των οργανικών μονάδων που συναρτώνται αποκλειστικώς και αντιστοιχούν κατά τον Οργανισμό» στον εν λόγω κλάδο.
7. Την υπ' αριθμ. 460/2019 Απόφαση της ΡΑΕ με θέμα «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»» (Β' 3853/2019).
8. Τις διατάξεις της υπ' αριθμ. Δ1/Α/5346/22.03.2010 απόφασης του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με θέμα «Κώδικας Διαχείρισης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου» (Β' 379/01.04.2010) (εφεξής ο «Κώδικας Διαχείρισης ΕΣΦΑ»), όπως τροποποιήθηκε με τις υπ' αριθμ. 1096/2011 (Β' 2227/2011), 526/2013 (Β' 3131/2013), 239/2017 (Β' 1549/2017 και Β' 2159/2017), 123/2018 (Β' 788/2018), 1005/2019 (Β' 4088/2019), υπ' αριθμ. 727/2020 (Β' 1684/2020), 1035/2020 (Β' 2840/2020), 1400/2020 (Β' 4585/2020), 1433/2020 (Β' 4799/2020 & Β' 5078/2020), 735/2021 (Β' 4687/2021), 1060/2021 (Β' 37/2022), 586/2022 (Β' 3823/2022), 590/2022 (Β' 4270/2022), 645/2022 (Β' 4269/2022), 748/2022 (Β' 5176/2022), 771/2022 (Β' 5576/2022), 822/2022 (Β' 69/2023) και Ε-142/2023 (Β' 5773/2023) Αποφάσεις της ΡΑΑΕΥ.
9. Την υπ' αριθμ. 666/04.08.2022 απόφαση της ΡΑΕ με την οποία εγκρίθηκε το Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ) για την περίοδο 2022-2031 (Β' 4545), όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 681/25.08.2022 (Β' 5047) απόφαση και ισχύει.
10. Την υπ' αριθμ. Ε-68/2023 Απόφαση του Κλάδου Ενέργειας της ΡΑΑΕΥ με θέμα: «Έγκριση του Προγράμματος Ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου για την περίοδο 2023-2032» (Β' 5595/2023).

11. Την υπ' αριθμ. Ε-59/2023 (Β' 4192/29.06.2023) απόφαση του Κλάδου Ενέργειας της ΡΑΑΕΥ με θέμα «Τροποποίηση του Κανονισμού για τη Μεθοδολογία του Απαιτούμενου Εσόδου και των Τιμολογίων των δραστηριοτήτων του Διαχειριστή του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ) - Έκτη Αναθεώρηση».
12. Την αριθμ. Ε-69/2023 (Β' 7096/18.12.2023) απόφαση της Αρχής με θέμα «Έγκριση του Επιτρεπόμενου Εσόδου για τη Ρυθμιστική Περίοδο 2024-2027 και του Απαιτούμενου Εσόδου για το έτος 2024 για την Υπηρεσία Μεταφοράς και τη Βασική Υπηρεσία Εγκατάστασης ΥΦΑ, καθώς και Αναπροσαρμογή του Τιμολογίου Χρήσης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου για το έτος 2024».
13. Την από 29.3.2023 Πρόσκληση Ενδιαφέροντος Μη Δεσμευτικών Αιτημάτων για την κατανομή μελλοντικής αδιάλειπτης δυναμικότητας στο ΕΣΦΑ, συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασης ΥΦΑ στη Ρεβυθούσα και τις διασυνδέσεις του ΕΣΦΑ με άλλα συστήματα του ΔΕΣΦΑ Α.Ε.¹
14. Την Έκθεση Εκτίμησης Ζήτησης (Demand Assessment Report for the Call of Interest for future capacity at the NNGS – November 2023) που δημοσίευσε στην ιστοσελίδα του ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ στις 20 Δεκεμβρίου 2023² με τα αποτελέσματα από το μη δεσμευτικό στάδιο της Δοκιμής Αγοράς που εκπύνησε από τις 29 Μαρτίου 2023 έως την 1η Ιουνίου 2023.
15. Τις από 3.7.2023 ανακοινώσεις των ΔΕΣΦΑ, Bulgartransgaz και ICGB σχετικά με την εκκίνηση της Διαδικασίας Επαυξημένης Δυναμικότητας σύμφωνα με το Κεφάλαιο V του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459.
16. Την κοινή έκθεση εκτίμησης ζήτησης (ΕΕΖ) Επαυξημένης δυναμικότητας για το διασυνοριακό σημείο διασύνδεσης εισόδου-εξόδου των γειτνιαζόντων συστημάτων μεταφοράς φυσικού αερίου μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, Kulata-Sidirokastro, η οποία συντάχθηκε από κοινού από τους Διαχειριστές ΔΕΣΦΑ Α.Ε. και Bulgartransgaz και αναρτήθηκε στις ιστοσελίδες τους στις 23 Οκτωβρίου 2023 κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 26 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459³.
17. Την κοινή Έκθεση Εκτίμησης Ζήτησης (ΕΕΖ) Επαυξημένης δυναμικότητας για το διασυνοριακό σημείο διασύνδεσης εισόδου-εξόδου Κομοτηνή των γειτνιαζόντων συστημάτων μεταφοράς φυσικού αερίου Ελλάδας και του διασυνδεδετήριου αγωγού Ελλάδας – Βουλγαρίας (IGB), η οποία συντάχθηκε από κοινού από τους Διαχειριστές ΔΕΣΦΑ Α.Ε. και ICGB Α.Δ. και αναρτήθηκε στις ιστοσελίδες τους στις 23 Οκτωβρίου 2023⁴ κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 26 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459.

¹ <https://www.desfa.gr/regulated-services/transmission/market-test/expansion-greek-system>

² <https://www.desfa.gr/regulated-services/transmission/market-test/expansion-greek-system>

³ ΔΕΣΦΑ: <https://www.desfa.gr/userfiles/5fd9503d-e7c5-4ed8-9993-a84700d05071/DESFA-BTG%20DAR%20for%20Sidirokastro%20-%20final%20version%20-%2020-10-2023.pdf> και

Bulgartransgaz:

<https://www.bulgartransgaz.bg/files/useruploads/files/amd/DAR%202023/DARs/%D0%B1%D0%B3-%D0%B3%D1%80/2023%20DAR%20BG-GR%20-%20EN.pdf>

⁴ ΔΕΣΦΑ: <https://www.desfa.gr/userfiles/5fd9503d-e7c5-4ed8-9993-a84700d05071/DESFA-ICGB DAR for Komotini 2023-final-20-10-2023.pdf> και

ICGB: <https://www.icgb.eu/media/yxopxm5y/eng-dar-desfa-icgb-for-komotini-2023-final-20-10-2023.pdf>

18. Τις παρουσιάσεις που έλαβαν χώρα στην από 14 Δεκεμβρίου 2023 ημερίδα της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. με θέμα «Shippers Day 2023».
19. Τις παρουσιάσεις που έλαβαν χώρα στη διαδικτυακή ημερίδα της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. για την επικείμενη δεσμευτική φάση της Δοκιμής Αγοράς και της Διαδικασίας Επαύξεσης Δυναμικότητας σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459 στις 2 Απριλίου 2024.
20. Τη δημόσια διαβούλευση που διενήργησε ο ΔΕΣΦΑ κατά το διάστημα 15 Μαρτίου – 15 Απριλίου 2024⁵ επί των Κατευθυντήριων Γραμμών για τη διεξαγωγή της δεσμευτικής φάσης της Δοκιμής Αγοράς.
21. Το από 3.4.2024 έγγραφο της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. προς τη Ρυθμιστική Αρχή Αποβλήτων, Ενέργειας και Υδάτων με το οποίο υποβλήθηκαν στη ΡΑΑΕΥ οι προτάσεις έργου για την επαύξηση δυναμικότητας στα Σημεία Διασύνδεσης Σιδηρόκαστρο και Κομοτηνή (αριθμ. πρωτ. ΡΑΑΕΥ Ι-370806/03.04.2024).
22. Το υπ' αριθμ. Ι-371694/17.04.2024 έγγραφο της ELPEDISON προς ΔΕΣΦΑ Α.Ε. και κοινοποίηση στην Αρχή με τις απόψεις της επί του σχεδίου Κατευθυντήριων Γραμμών για τη Διαδικασία Δοκιμών Αγοράς για την επέκταση του Ελληνικού Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (Εμπιστευτικό).
23. Το υπ' αριθμ. Ι-371687/17.04.2024 έγγραφο της ΔΙΩΡΥΓΑ GAS προς ΔΕΣΦΑ Α.Ε. και κοινοποίηση στην Αρχή με τις απόψεις της επί του σχεδίου Κατευθυντήριων Γραμμών για τη Δοκιμή Αγοράς.
24. Το από 22.04.2024 ηλεκτρονικό έγγραφο της ΔΕΣΦΑ Α.Ε. με θέμα «Υποβολή Κατευθυντήριων Γραμμών για την διεξαγωγή της δεσμευτικής φάσης της Δοκιμής Αγοράς στο ΕΣΦΑ» (αριθμ. πρωτ. ΡΑΑΕΥ Ι-372169/23.04.2024), με το οποίο υπέβαλε στην ΡΑΑΕΥ το κείμενο των Κατευθυντήριων Γραμμών προς έγκριση, μαζί με τις απόψεις που κατατέθηκαν στη δημόσια διαβούλευση που διενήργησε ο ΔΕΣΦΑ επί του κειμένου αυτού, καθώς και τις απόψεις του επί αυτών.
25. Το γεγονός ότι η παρούσα απόφαση δεν προκαλεί δαπάνη στον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Σκέφτηκε ως εξής:

Α. Νομοθετικό πλαίσιο

Επειδή, η ΡΑΑΕΥ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 22 του ν. 4001/2011, παρακολουθεί και εποπτεύει τη λειτουργία της αγοράς ενέργειας και αποφασίζει τη λήψη αναγκαίων μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης κανονιστικών πράξεων, ιδίως ως προς την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού, των ρυθμιστικών υποχρεώσεων που τίθενται με το ν. 4001/2011 και την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς ενέργειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁵ <https://www.desfa.gr/userfiles/consultations/Guidelines.pdf>

Επειδή, στο πλαίσιο πρόσβασης στις διασυνδέσεις και κατά τα προβλεπόμενα στη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 21 του ν. 4001/2011, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 12 του ν.4986/2022, η ΡΑΑΕΥ θεσπίζει, παρακολουθεί και εποπτεύει την εφαρμογή των κανόνων πρόσβασης στις Διασυνδέσεις, συμπεριλαμβανόμενων των σχετικών τιμολογίων και της μεθοδολογίας υπολογισμού αυτών, του μηχανισμού κατανομής και αποδέσμευσης της δυναμικότητας και διαχείρισης της συμφόρησης, καθώς και της παροχής των υπηρεσιών εξισορρόπησης, της διαδικασίας εξωδικαστικής επίλυσης των διαφορών που αναφύονται κατά την εφαρμογή των ανωτέρω, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Προς τούτο, η ΡΑΕ ζητά από τους αρμόδιους Διαχειριστές των Συστημάτων Μεταφοράς να υποβάλουν, κατά περίπτωση, σχετική γνώμη ή τους κανόνες διαχείρισης συμφόρησης, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής δυναμικότητας. Η ΡΑΕ συνεργάζεται, για τον σκοπό αυτόν, με τις ρυθμιστικές αρχές άλλων χωρών με τις οποίες υφίσταται διασύνδεση.

Επειδή, η ΡΑΑΕΥ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 23 του ν. 4001/2011, δύναται να επιβάλει σε επιχειρήσεις που ασκούν Ενεργειακές Δραστηριότητες ρυθμιστικά μέτρα και όρους, με σκοπό τη διασφάλιση της εφαρμογής των διατάξεων της εσωτερικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, την ύπαρξη συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και εν γένει την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς.

Επειδή, στον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/459 για τη θέσπιση κώδικα δικτύου σχετικά με μηχανισμούς κατανομής δυναμικότητας στα συστήματα μεταφοράς αερίου περιγράφεται συγκεκριμένη διαδικασία επαύξησης δυναμικότητας (Incremental Capacity Process) στα Σημεία Διασύνδεσης. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Άρθρο 28 «Έγκριση και δημοσίευση» του Κεφαλαίου V του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459: «1. Μετά τη διαβούλευση και την ολοκλήρωση της φάσης του σχεδιασμού για έργο επαυξημένης δυναμικότητας σύμφωνα με το άρθρο 27, οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς υποβάλλουν την πρόταση έργου για έργο επαυξημένης δυναμικότητας στις οικείες εθνικές ρυθμιστικές αρχές για να την εγκρίνουν με συντονισμένο τρόπο.

2. Εντός 6 μηνών από την παραλαβή της πλήρους πρότασης του έργου από την τελευταία από τις αρμόδιες ρυθμιστικές αρχές, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές δημοσιεύουν συντονισμένες αποφάσεις με τις οποίες εγκρίνεται ή απορρίπτεται η πρόταση του έργου που ορίζεται στην παράγραφο 1, σε μία ή περισσότερες από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους και, στο μέτρο του δυνατού, στα αγγλικά. Οι αποφάσεις περιλαμβάνουν αιτιολογήσεις. Οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές ενημερώνονται αμοιβαία σχετικά με την παραλαβή της πρότασης του έργου και την πληρότητά της, προκειμένου να προσδιοριστεί η έναρξη της περιόδου των 6 μηνών. Κατά την προετοιμασία της απόφασης της εθνικής ρυθμιστικής αρχής, κάθε εθνική ρυθμιστική αρχή εξετάζει τις απόψεις των άλλων εθνικών ρυθμιστικών αρχών. Σε κάθε περίπτωση, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές λαμβάνουν υπόψη τυχόν αρνητικές επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού ή της αποτελεσματικής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς φυσικού αερίου που συνδέονται με τα εν λόγω έργα επαυξημένης δυναμικότητας. Αν αρμόδια εθνική ρυθμιστική αρχή προβάλει αντιρρήσεις στην υποβληθείσα πρόταση έργου, ενημερώνει το νωρίτερο δυνατό τις υπόλοιπες εμπλεκόμενες εθνικές ρυθμιστικές αρχές. Στην περίπτωση αυτή, όλες οι εμπλεκόμενες εθνικές ρυθμιστικές αρχές λαμβάνουν όλα τα εύλογα μέτρα για να συνεργαστούν και να καταλήξουν σε κοινή

συμφωνία. Σε περίπτωση που οι αρμόδιες εθνικές ρυθμιστικές αρχές δεν μπορούν να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με τον προτεινόμενο εναλλακτικό μηχανισμό κατανομής εντός της περιόδου των 6 μηνών που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, ο Οργανισμός αποφασίζει σχετικά με τον εναλλακτικό μηχανισμό κατανομής που πρέπει να εφαρμοστεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 713/2009.».

Επειδή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 30 του Κεφαλαίου V του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459: «1. Ένας εναλλακτικός μηχανισμός κατανομής καλύπτει μέγιστο διάστημα 15 ετών μετά την έναρξη επιχειρησιακής χρήσης. Αν η οικονομική δοκιμή δεν θα μπορούσε να είναι επιτυχής με βάση τις δεσμεύσεις δυναμικότητας 15 ετών, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές μπορούν κατ' εξαίρεση να επεκτείνουν τον χρονικό ορίζοντα έως και για 5 επιπλέον έτη. 2. Με την επιφύλαξη της έγκρισης από την εθνική ρυθμιστική αρχή, μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικός μηχανισμός κατανομής δυναμικότητας, όποτε, από την έκθεση εκτίμησης της ζήτησης σύμφωνα με το άρθρο 26 ή από τη διαβούλευση που ορίζεται στο άρθρο 27 παράγραφος 3, μπορεί εύλογα να συναχτεί το συμπέρασμα ότι η δημοπρασία αυξανόμενου ρολογιού δεν είναι κατάλληλη και ότι το έργο επαυξημένης δυναμικότητας πληροί αμφότερες τις ακόλουθες προϋποθέσεις: α) περιλαμβάνει περισσότερα από δύο συστήματα εισόδου-εξόδου και κατά τη διαδικασία κατανομής ζητούνται προσφορές για διάφορα σημεία διασύνδεσης· β) ζητούνται προσφορές με διάρκεια άνω του ενός έτους. 3. Σε έναν εναλλακτικό μηχανισμό κατανομής, οι χρήστες του δικτύου μπορούν να υποβάλουν δεσμευτικές προσφορές υπό όρους για συμβάσεις δυναμικότητας, εφόσον πληρούνται ένας ή περισσότεροι από τους παρακάτω όρους που καθορίζονται από τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς στην εγκεκριμένη πρόταση έργου σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 1: α) οι δεσμεύσεις συνδέουν ή αποκλείουν δεσμεύσεις σε άλλα σημεία διασύνδεσης· β) οι δεσμεύσεις αφορούν πλήθος διαφορετικών ετήσιων τυποποιημένων προϊόντων δυναμικότητας σε σημείο διασύνδεσης· γ) οι δεσμεύσεις υπόκεινται σε όρους ως προς την κατανομή συγκεκριμένης ή ελάχιστης ποσότητας δυναμικότητας. 4. Ο εναλλακτικός μηχανισμός κατανομής υπόκειται σε εγκρίσεις από τις αρμόδιες εθνικές ρυθμιστικές αρχές σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 2. Ο μηχανισμός είναι διαφανής και δεν εισάγει διακρίσεις, αλλά μπορεί να επιτρέπει να δίνει προτεραιότητα στη διάρκεια της δέσμευσης ή στις προσφορές για μεγαλύτερες ποσότητες δυναμικότητας για ετήσιο τυποποιημένο προϊόν δυναμικότητας. 5. Εάν δίνεται προτεραιότητα είτε στη διάρκεια της δέσμευσης είτε στις προσφορές για μεγαλύτερες ποσότητες δυναμικότητας, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές αποφασίζουν, κατά την εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 8, να παρακρατήσουν ποσό τουλάχιστον ίσο με 10 % και έως 20 % της τεχνικής δυναμικότητας σε κάθε σημείο διασύνδεσης. Η δυναμικότητα που παρακρατείται με αυτόν τον τρόπο προσφέρεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7».

Επειδή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 23 «Ο παράγοντας f» του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459: «1. Κατά την εφαρμογή της οικονομικής δοκιμής που αναφέρεται στο άρθρο 22, η εθνική ρυθμιστική αρχή καθορίζει το επίπεδο του παράγοντα f για συγκεκριμένο επίπεδο προσφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τα εξής: α) την ποσότητα της τεχνικής δυναμικότητας που παρακρατείται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφοι 8 και 9· β) τα εξωτερικά οφέλη του έργου επαυξημένης δυναμικότητας για την αγορά ή το δίκτυο μεταφοράς, ή και για τα δύο· γ) τη διάρκεια των δεσμεύσεων των χρηστών του

δικτύου για τη συμβατική δυναμικότητα σε σύγκριση με την οικονομική ζωή του περιουσιακού στοιχείου· δ) τον βαθμό στον οποίο μπορεί να αναμένεται να συνεχιστεί η ζήτηση για τη δυναμικότητα που καθορίζεται στο έργο επαυξημένης δυναμικότητας μετά τη λήξη του χρονικού ορίζοντα που χρησιμοποιείται στην οικονομική δοκιμή. 2. Εάν η οικονομική δοκιμή έχει θετικό αποτέλεσμα, τότε το επενδυτικό κόστος που συνδέεται με την επαυξημένη δυναμικότητα αντανακλάται σε αύξηση των επιτρεπόμενων ή στοχευόμενων εσόδων, σύμφωνα με τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες».

Επειδή, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 (κα) του άρθρου 68 του ν. 4001/2011 ορίζεται ότι: «Ο ΔΕΣΦΑ ΑΕ Καταρτίζει το Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΦΑ, σύμφωνα με τις ειδικότερες διατάξεις του Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΦΑ».

Επειδή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 4001/2011 ορίζεται ότι: «3. Η ΡΑΕ παρακολουθεί και αξιολογεί την εφαρμογή των Προγραμμάτων Ανάπτυξης. Επίσης, η ΡΑΕ παρακολουθεί το χρόνο που χρειάζονται οι Διαχειριστές των Συστημάτων Μεταφοράς και των Δικτύων Διανομής για την πραγματοποίηση των συνδέσεων χρηστών, την υλοποίηση επισκευών και την παροχή υπηρεσιών στους χρήστες των Συστημάτων και των Δικτύων τους. Η ΡΑΕ δύναται να καθορίζει προθεσμίες σχετικά με τα ανωτέρω, καθώς και ποινικές ρήτρες που καταπίπτουν υπέρ των χρηστών σε περίπτωση μη τήρησης των προθεσμιών.».

Επειδή, κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 69 του ν. 4001/2011 εκδόθηκε ο Κώδικας Διαχείρισης ΕΣΦΑ (απόφαση ΡΑΑΕΥ Ε-142/2023 (Β' 5773/2023) με τον οποίον ρυθμίζονται, μεταξύ άλλων: «...(ζ) Η διαδικασία κατάρτισης του Προγράμματος Ανάπτυξης του ΕΣΦΑ, έγκρισής του από τη ΡΑΕ και παρακολούθησης και ελέγχου της υλοποίησής του και κάθε λεπτομέρεια, σχετικά με την ανάπτυξη του ΕΣΦΑ, [...] (ιστ) Κάθε άλλο θέμα συναφές με τη ρύθμιση του τρόπου διαχείρισης, εκμετάλλευσης, συντήρησης και ανάπτυξης του ΕΣΦΑ.».

Επειδή, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 69 του ν. 4001/2011 ορίζεται ότι: «Με απόφαση της ΡΑΕ εγκρίνονται οι μεθοδολογίες, οι υπολογισμοί, οι ειδικές εγκρίσεις και οι λεπτομέρειες που απαιτούνται για την εφαρμογή του Κώδικα Διαχείρισης του ΕΣΦΑ, τις οποίες καταρτίζει ο ΔΕΣΦΑ ΑΕ.».

Επειδή, η ΡΑΑΕΥ με την υπ' αριθμ. 666/04.08.2022 (Β' 4545) απόφασή της ενέκρινε το Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (ΕΣΦΑ) για την περίοδο 2022-2031 (Β' 4545), όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 681/25.08.2022 (Β' 5047) απόφαση και ισχύει (σχετικό 9). Συναφώς η ΡΑΑΕΥ με την υπ' αριθ. Ε-68/2023 απόφαση (σχετικό 10) στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 14 και 68 παρ. 2 εδάφιο (κα) του Νόμου 4001/2011, αλλά και τον Πρόσθετο Όρο 2.11 της Απόφασης ΡΑΕ 460/2019 (σχετικό 7), ενέκρινε το Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΕΣΦΑ 2023-2032. Με τα Προγράμματα ανάπτυξης ο Διαχειριστής υποχρεούται σε διενέργεια θετικού market test, δηλαδή δέσμευσης ικανής δυναμικότητας από Χρήστες προκειμένου για την επαύξηση δυναμικότητας σε σημεία εισόδου και εξόδου του ΕΣΦΑ.

Β. Επί της Δοκιμής Αγοράς του ΕΣΦΑ

Επειδή, με τις αποφάσεις για την έγκριση των δεκαετών Προγραμμάτων Ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου (σχετικά 9 και 1011), η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, προκειμένου για την αύξηση δυναμικότητας σε εσωτερικά σημεία εισόδου ή εξόδου του ΕΣΦΑ ή και σε Σημεία Διασύνδεσης, επέβαλε στον αρμόδιο Διαχειριστή, εταιρεία ΔΕΣΦΑ Α.Ε. την εκπόνηση Δοκιμής Αγοράς (Market Test). Η υποχρέωση αυτή επιβλήθηκε με σκοπό να διερευνηθεί το ενδιαφέρον από χρήστες για δέσμευση μελλοντικής αδιάλειπτης δυναμικότητας στα σημεία αυτά του ΕΣΦΑ, προκειμένου ο Διαχειριστής να σχεδιάσει κατάλληλα τα απαραίτητα έργα τεχνικής αναβάθμισης του ΕΣΦΑ, τα οποία θα καλύπτουν τις ανάγκες περισσότερων του ενός ενδιαφερόμενων μερών, μειώνοντας έτσι το κόστος ανά ενδιαφερόμενο μέρος και αυξάνοντας τις πιθανότητες υλοποίησης των έργων αυτών, με γνώμονα την αποφυγή αδικαιολόγητης επιβάρυνσης των χρεώσεων χρήσης του ΕΣΦΑ από την κατασκευή των έργων.

Επειδή, στις 29 Μαρτίου 2023 ο ΔΕΣΦΑ εκκίνησε το πρώτο στάδιο του Market Test, δημοσιεύοντας στην ιστοσελίδα του Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος Μη Δεσμευτικών Αιτημάτων για την κατανομή μελλοντικής αδιάλειπτης δυναμικότητας στο ΕΣΦΑ, συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασης ΥΦΑ στη Ρεβυθούσα και τις διασυνδέσεις του ΕΣΦΑ με άλλα συστήματα, με καταληκτική ημερομηνία υποβολής μη δεσμευτικών προσφορών την 1^η Ιουνίου 2023 (σχετικό 13).

Επειδή, σύμφωνα με τα στοιχεία της Έκθεσης Εκτίμησης Ζήτησης για την επέκταση του ΕΣΦΑ που δημοσιεύθηκαν στην ιστοσελίδα του Διαχειριστή (σχετικό 14), είκοσι επτά εταιρείες εκδήλωσαν ενδιαφέρον στο πρώτο στάδιο του Market Test, υποβάλλοντας σχετικές μη δεσμευτικές προσφορές. Το ενδιαφέρον αφορά σε δέσμευση μελλοντικής αδιάλειπτης δυναμικότητας σε τέσσερα (4) υπάρχοντα Σημεία Εισόδου του Εθνικού Συστήματος Μεταφοράς Φυσικού Αερίου (Σιδηρόκαστρο, Νέα Μεσημβρία, Κήποι, Αγία Τριάδα) και τέσσερα (4) νέα σημεία σύνδεσης του συστήματος μεταφοράς με τους τερματικούς σταθμούς ΥΦΑ στην Αλεξανδρούπολη (Αμφιτρίτη), Κόρινθο (σημείο σύνδεσης με το FSRU της Διώρυγα Gas), Βόλο (σημείο σύνδεσης με το FSRU ARGO) και Θεσσαλονίκη (σημείο σύνδεσης με το FSRU ELPEDISON). Ενδιαφέρον καταγράφηκε επίσης για δέσμευση μελλοντικής δυναμικότητας σε 30 Σημεία Εξόδου του ΕΣΦΑ, συμπεριλαμβανομένου του Σιδηροκάστρου (σημείο Διασύνδεσης των εθνικών συστημάτων φυσικού αερίου της Ελλάδας και της Βουλγαρίας) και της Κομοτηνής (σημείο Διασύνδεσης του εθνικού συστήματος φυσικού αερίου της Ελλάδας με τον αγωγό IGB), για ροή φυσικού αερίου από Ελλάδα προς Βουλγαρία.

Επειδή, στις 3 Ιουλίου 2023 οι Διαχειριστές των εθνικών συστημάτων μεταφοράς φυσικού αερίου της Ελλάδας, της Βουλγαρίας και του διασυνδεδεθρίου αγωγού Ελλάδας-Βουλγαρίας (IGB), ΔΕΣΦΑ Α.Ε., Bulgartransgaz και ICGB, εκκίνησαν τη μη δεσμευτική φάση της διαδικασίας επαύξησης δυναμικότητας σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/459 (σχετικό 15) για τα σημεία διασύνδεσης των συστημάτων τους, ήτοι το Σημείο Kulata-Σιδηρόκαστρο και Κομοτηνή. Οι Διαχειριστές έλαβαν μη δεσμευτικές προσφορές και εκπόνησαν από κοινού Έκθεση Εκτίμησης Ζήτησης – ΕΕΖ (Demand Assessment Report - DAR) αξιολογώντας τα σχετικά αιτήματα, δημοσιεύοντας τις σχετικές εκθέσεις στις 23 Οκτωβρίου 2023 (σχετικά 16 και 17). Με βάση τα συνολικά αποτελέσματα των από κοινού

εκπονηθεισών ΕΕΖ υπάρχει ικανό ενδιαφέρον ώστε οι Διαχειριστές να προχωρήσουν στη Φάση Σχεδιασμού (Design Phase) για έργα επαύξησης δυναμικότητας με σκοπό την προσφορά αδιάλειπτης δεσμοποιημένης δυναμικότητας στα Σημεία Διασύνδεσης των συστημάτων τους, με κατεύθυνση από Ελλάδα προς Βουλγαρία.

Επειδή, σύμφωνα με τις κοινές εκθέσεις αξιολόγησης της ζήτησης με την ICGB και την BULGARTRANGAZ, ο ΔΕΣΦΑ δημοσίευσε επίσης προς δημόσια διαβούλευση τις Προτάσεις Έργου (Project Proposals) με τους σχετικούς Διαχειριστές Συστημάτων Μεταφοράς, προσφέροντας δεσμευμένη δυναμικότητα, στην κατεύθυνση από το ΕΣΦΑ προς τα συστήματα της IGB και της BULGARTRANGAZ, και υπέβαλε στην Αρχή τα τελικά κείμενα των Προτάσεων Έργου προς έγκριση (σχετικό 21).

Επειδή, στις ημερίδες που διοργανώθηκαν από τον ΔΕΣΦΑ στις 12 Δεκεμβρίου 2023 και τις 2 Απριλίου 2024 (σχετικά 18 και 19) παρουσιάστηκε η πρόταση του Διαχειριστή να ταυτοχρονιστούν και να συνδυαστούν οι δεσμευτικές φάσεις των ως άνω δύο διαδικασιών, ώστε ο Διαχειριστής να εκτιμήσει συνολικά τα αιτήματα της δεσμευτικής φάσης της δοκιμής αγοράς σε όλα τα Σημεία Εισόδου και Εξόδου του Συστήματος, συμπεριλαμβανομένων και των Σημείων Διασύνδεσης, και να προσδιορίσει το κατάλληλο επίπεδο επέκτασης, δηλαδή αν και ποιο επίπεδο προσφοράς επαύξησης δυναμικότητας θα υλοποιήσει.

Επειδή, στις 15 Μαρτίου 2024 μέχρι τις 15 Απριλίου 2024 ο ΔΕΣΦΑ έθεσε σε δημόσια διαβούλευση σχέδιο του κειμένου των Κατευθυντήριων Γραμμών (Guidelines) για τη διεξαγωγή της δεσμευτικής φάσης της Δοκιμής Αγοράς (Market Test) 2023 και της Διαδικασίας Επαύξησης Δυναμικότητας 2023 όσον αφορά την επέκταση του ΕΣΦΑ⁶.

Γ. Επί της εισήγησης του ΔΕΣΦΑ για τις Κατευθυντήριες Γραμμές

Επειδή, με το Ι-372169/23.04.2024 (σχετικό24) έγγραφό του, ο ΔΕΣΦΑ κατέθεσε στην ΡΑΑΕΥ προς έγκριση τις Κατευθυντήριες Γραμμές (Guidelines) για τη διεξαγωγή της δεσμευτικής φάσης της Δοκιμής Αγοράς (Market Test) για την διαδικασία επαύξησης δυναμικότητας του ΕΣΦΑ, έχοντας λάβει υπόψη του τα σχόλια που κατατέθηκαν από συμμετέχοντες στη δημόσια διαβούλευση που εκπόνησε από τις 15 Μαρτίου 2024 έως τις 15 Απριλίου 2024, καθώς και τις απόψεις του επί των σχολίων αυτών.

Επειδή, η εισήγηση του Διαχειριστή περιλαμβάνει ιδίως τα ακόλουθα: α) Τα απαραίτητα έργα για τη διάθεση της μελλοντικής δυναμικότητας, συμπεριλαμβανομένου του κόστους υλοποίησης και του ενδεικτικού χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης των έργων αυτών, β) Το ύψος της προσφερόμενης μελλοντικής δυναμικότητας (Offer levels), γ) Πρόταση εφαρμογής εναλλακτικού μηχανισμού κατανομής (alternative allocation mechanism, AAM), δ) Ενδεικτικό προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της δεσμευτικής φάσης, ε) Τους γενικούς κανόνες και τις προϋποθέσεις για τη διεξαγωγή της

⁶ <https://www.desfa.gr/announcements/public-consultations>

δεσμευτικής φάσης της Δοκιμής Αγοράς (Market Test), και στ) Τις παραμέτρους για τη διενέργεια οικονομικής δοκιμής.

Επειδή, σύμφωνα με την εισήγηση του Διαχειριστή, για να καταστεί δυνατή η ικανοποίηση των μη δεσμευτικών αιτημάτων δέσμευσης δυναμικότητας απαιτείται περιορισμένη, μερική ή ολική επέκταση του ΕΣΦΑ, με την υλοποίηση των ακόλουθων επενδύσεων, όπως αποτυπώνονται ακολούθως:

Πρόταση Επέκτασης ΕΣΦΑ	Τμήμα όπου απαιτείται να τοποθετηθεί δεύτερος αγωγός	Μήκος (χλμ)	Απαιτείται αναβάθμιση του Συμπιεστή στη Νέα Μεσημβρία;	Απαιτείται αναβάθμιση του Συμπιεστή στην Αμπελιά;
Πλήρης (Full)	Πάτημα-Νέα Μεσημβρία	410	Σημαντική	Μέτρια/Σημαντική
Μερική (Partial)	Κατερίνη-Λιβαδειά	250	Μέτρια	Μικρή
Περιορισμένη (Limited)	Ραψάνη-Μπράλος	160	Μικρή	Καμμία

Επειδή, σε ό,τι αφορά την εκτίμηση κόστους για να υλοποιηθούν οι ως άνω επεκτάσεις του ΕΣΦΑ, λαμβανομένης υπόψη και της αναβάθμισης των συμπιεστών στη Νέα Μεσημβρία και την Αμπελιά, αυτή κυμαίνεται από 246,5 εκ. € (για περιορισμένη επέκταση του ΕΣΦΑ) σε 701,5 εκ. € (για πλήρη επέκταση του ΕΣΦΑ), όπως αναλύεται στους ακόλουθους πίνακες.

Πρόταση Επέκτασης ΕΣΦΑ	Τμήμα όπου απαιτείται να τοποθετηθεί δεύτερος αγωγός	Μήκος (χλμ)	Εκτίμηση κόστους (εκ. €)
Πλήρης	Πάτημα-Νέα Μεσημβρία	410	574
Μερική	Κατερίνη-Λιβαδειά	250	350
Περιορισμένη	Ραψάνη-Μπράλος	160	224

Απαιτείται αναβάθμιση του Συμπιεστή στη Νέα Μεσημβρία;	Εκτίμηση κόστους (εκ. €)	Απαιτείται αναβάθμιση του Συμπιεστή στην Αμπελιά;	Εκτίμηση κόστους (εκ. €)
Σημαντική	67,5	Μέτρια/Σημαντική	60
Μέτρια	45	Μικρή	30
Μικρή	22,5	Καμία	-

Πρόταση Επέκτασης ΕΣΦΑ	Εκτίμηση κόστους για αγωγούς (εκ. €)	Εκτίμηση κόστους για αναβάθμιση συμπιεστών (εκ. €)	Εκτίμηση κόστους – Σύνολο (εκ. €)
Πλήρης	574	127,5	701,5
Μερική	350	75	425
Περιορισμένη	224	22,5	246,5

Επειδή, με βάση τις Κατευθυντήριες Γραμμές, ο ΔΕΣΦΑ θα οριστικοποιήσει την εκτίμηση του κόστους, ανά πρόταση επέκτασης, μετά την ολοκλήρωση της δεσμευτικής φάσης, καθότι ειδικά η αναβάθμιση των συμπιεστών, σε επίπεδα πέραν αυτών που έχει αποφασιστεί από την Αρχή να υλοποιηθούν στο πλαίσιο των Προγραμμάτων Ανάπτυξης ΕΣΦΑ, εξαρτάται σημαντικά από την δυναμικότητα που θα ζητηθεί από χρήστες ανά σημείο εισόδου και εξόδου του ΕΣΦΑ στο πλαίσιο της δεσμευτικής φάσης του Market Test.

Επειδή, σε κάθε περίπτωση, διευκρινίζεται ότι τα ανωτέρω κόστη είναι ενδεικτικά και θα οριστικοποιηθούν κατά τον λεπτομερή σχεδιασμό του έργου, σε περίπτωση που το οικονομικό τεστ για κάποιο επίπεδο προσφοράς προκύψει θετικό.

Επειδή, σε ό,τι αφορά το ύψος της προσφερόμενης δυναμικότητας (Offer levels) ο Διαχειριστής του ΕΣΦΑ έχει αναπτύξει τα ακόλουθα σενάρια ανά σενάριο επέκτασης του ΕΣΦΑ (Περιορισμένη, μερική ή πλήρης επέκταση του ΕΣΦΑ), και ανά Σημείο Εισόδου ή/και Εξόδου του ΕΣΦΑ:

Είσοδος/Εξοδος ΕΣΦΑ	Επίπεδο Προσφοράς (GWh/d/γ)			Είσοδος / Έξοδος
	Περιορισμένη επέκταση	Μερική επέκταση	Πλήρης επέκταση	
Kulata/ Σιδηρόκαστρο	31,9	94	94	Έξοδος ΔΕΣΦΑ / Είσοδος BULGARTRANGAZ
Κομοτηνή ⁷	47,9	47,9	47,9	Έξοδος ΔΕΣΦΑ / Είσοδος ICGB
Νέα Μεσημβρία	55	94	94	Έξοδος ΔΕΣΦΑ / Είσοδος TAP
Νέα Μεσημβρία	46	77	165	Έξοδος TAP / Είσοδος ΔΕΣΦΑ

⁷ Ειδικά για το σημείο Κομοτηνή, οι χρήστες από την πλευρά του ΕΣΦΑ και για το διάστημα από το Q42026 έως την ολοκλήρωση των έργων επαύξησης στο ΕΣΜΦΑ μπορούν να αιτηθούν μόνο συζευγμένη (coupled) δυναμικότητα μεταξύ των σημείων εισόδου, είτε των Κήπων είτε της Αμφιτρίτης και της Κομοτηνής (μέσω της υποβολής «συνδυαστικών προσφορών» - «linked bids»). Η προσφορά της συζευγμένης δυναμικότητας από την πλευρά του ΕΣΦΑ προϋποθέτει την ολοκλήρωση της τέταρτης μονάδας του συμπιεστή στην Κομοτηνή, η οποία εκτιμάται εντός του 2025.

Αμφιτρίτη ⁸	51	86	103	Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Κήποι ⁹	51	86	103	Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Νέο Σημείο Εισόδου – ELPEDISON FSRU	51	86	174,4	Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Νέο Σημείο Εισόδου – ARGO FSRU	51	86	140,6	Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Νέο Σημείο Εισόδου – DIORYGA GAS FSRU	6,8	31	121	Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Ημ/νία Έναρξης	Q4 2028	Q2 2029 ¹⁰	Q4 2029	

Επειδή, τα επίπεδα προσφοράς δυναμικότητας, όπως αποτυπώθηκαν στον ως άνω Πίνακα αναφέρονται στα μέγιστα επίπεδα επαύξησης δυναμικότητας που μπορούν να προσφερθούν ανά Σενάριο Επέκτασης του ΕΣΦΑ και ανά Σημείο Εισόδου/Εξόδου του Συστήματος του ΔΕΣΦΑ αυτοτελώς. Εντούτοις, εάν κατά τη διάρκεια της δεσμευτικής φάσης, ζητηθεί δυναμικότητα σε περισσότερα από ένα Σημεία Εισόδου/Εξόδου που αποτυπώνονται ως άνω, οι περιορισμοί που αποτυπώνονται στον Πίνακα που ακολουθεί (ανά cluster-ομάδα σημείων) πρέπει να ισχύουν ταυτόχρονα με τα μέγιστα επίπεδα δυναμικότητας που προαναφέρθηκαν, στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής δυναμικότητας.

Είσοδος/Εξοδος ΕΣΦΑ	Cluster (Ομάδα Σημείων)	Περιορισμός Ομάδας (GWh/d/y)			Είσοδος / Έξοδος
		Περιορισμένη Επέκταση	Μερική Επέκταση	Πλήρης Επέκταση	
Κυλάτα/ Σιδηρόκαστρο IP	1	55	94	151	Έξοδος ΔΕΣΦΑ / Είσοδος BULGARTRNSGAZ
Κομοτηνή IP					Έξοδος ΔΕΣΦΑ / Είσοδος ICGB
Νέα Μεσήμβρια IP					Έξοδος ΔΕΣΦΑ / Είσοδος TAP

⁸ Τα επίπεδα προσφοράς για αυτό το Σημείο Εισόδου ενδέχεται να μειωθούν με βάση τις δεσμεύσεις δυναμικότητας από την ετήσια δημοπρασία που θα λάβει χώρα στις 1 Ιουλίου 2024, δεδομένου ότι προηγείται χρονικά από τη δεσμευτική φάση της Δοκιμής Αγοράς.

⁹ Τα επίπεδα προσφοράς για αυτό το Σημείο Εισόδου ενδέχεται να μειωθούν με βάση τις δεσμεύσεις δυναμικότητας από την ετήσια δημοπρασία που θα λάβει χώρα στις 1 Ιουλίου 2024, δεδομένου ότι προηγείται χρονικά από τη δεσμευτική φάση της Δοκιμής Αγοράς.

¹⁰ Ειδικά για το Σημείο Διασύνδεσης (IP) Κυλάτα/Σιδηρόκαστρο, η ημερομηνία έναρξης που έχει συμφωνηθεί από κοινού μεταξύ ΔΕΣΦΑ και BULGARTRNSGAZ, εκτιμάται στο τρίτο τρίμηνο του έτους 2029 (Q3 2029).

Νέο Σημείο Εισόδου – ELPEDISON FSRU	2	51	86	174,4	Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Νέο Σημείο Εισόδου – ARGO FSRU					Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Νέα Μεσήμβρια IP					Έξοδος TAP / Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Αμφιτρίτη					Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Κήποι IP					Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Νέο Σημείο Εισόδου – ARGO FSRU	3	51	86	165	Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Νέο Σημείο Εισόδου – DIORYGA GAS FSRU					Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Αμφιτρίτη ¹¹	4 ¹⁰	51	86	103	Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Κήποι IP ¹⁰					Είσοδος ΔΕΣΦΑ
Ημ/νία Έναρξης		Q4 2028	Q2 ¹² 2029	Q4 2029	

Επειδή, το έργο επαύξησης δυναμικότητας του ΕΣΦΑ, λαμβάνοντας υπόψη και τα αιτήματα επέκτασης δυναμικότητας στα Σημεία Διασύνδεσης, περιλαμβάνει στην πράξη περισσότερα από δύο συστήματα εισόδου – εξόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ήτοι το εθνικό σύστημα μεταφοράς φυσικού αερίου της Ελλάδας, το εθνικό σύστημα μεταφοράς φυσικού αερίου της Βουλγαρίας και τον διασυνδεδετήριο αγωγό Ελλάδας-Βουλγαρίας (IGB). Επίσης, τα μη δεσμευτικά αιτήματα της πρώτης φάσης αφορούν σε πρόθεση δέσμευσης δυναμικότητας σε περισσότερα του ενός Σημείων Διασύνδεσης και δέσμευση δυναμικότητας για πάνω από ένα έτος. Λαμβάνοντας περαιτέρω υπόψη και τα ιδιαίτερα υψηλά κόστη των απαιτούμενων επενδύσεων, προκειμένου να αυξηθεί η πιθανότητα θετικής έκβασης των οικονομικών δοκιμών που θα εφαρμοστούν στο πλαίσιο της οικονομικής δοκιμής, κρίνεται εύλογη η πρόταση του ΔΕΣΦΑ, όπως και των υπολοίπων Διαχειριστών στις σχετικές προτάσεις έργου που έχουν από κοινού υποβάλει με τον ΔΕΣΦΑ (σχετικό 21) για την εφαρμογή Εναλλακτικού Μηχανισμού Κατανομής δυναμικότητας, καθότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που τίθενται στην παράγραφο 2 του άρθρου 30 του

¹¹ Τα επίπεδα προσφοράς δυναμικότητας αυτής της ομάδας σημείων (cluster) μπορεί να μειωθούν με βάση τις δεσμεύσεις υπάρχουσας δυναμικότητας που θα προκύψουν από την Ετήσια Δημοπρασία της 1^{ης} Ιουλίου 2024, καθώς προηγείται χρονικά από την Δεσμευτική Φάση Υποβολής Προσφορών.

¹² Ειδικά για το Σημείο Διασύνδεσης (IP) Kulata/Σιδηρόκαστρο, η ημερομηνία έναρξης που έχει συμφωνηθεί από κοινού μεταξύ ΔΕΣΦΑ και BULGARTRANGAZ, εκτιμάται στο τρίτο τρίμηνο του έτους 2029 (Q3 2029).

Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459, για προϊόντα δυναμικότητας έως 20 ετών.

Επειδή, στο Κεφάλαιο 4 των Κατευθυντηρίων Γραμμών για τη διενέργεια της δεσμευτικής φάσης περιγράφεται αναλυτικά το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα διενέργειας της διαδικασίας και περιλαμβάνονται επίσης εκτιμήσεις για τον χρόνο που απαιτείται για την υλοποίηση της επαυξημένης δυναμικότητας.

Επειδή, σε ό,τι αφορά το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα, όπως αποτυπώνεται στον πίνακα που ακολουθεί, αμέσως μετά την έγκριση των Κατευθυντηρίων Γραμμών, ο ΔΕΣΦΑ θα εκκινήσει στις 2 Μαΐου 2024 την δεσμευτική φάση, η οποία περιλαμβάνει τέσσερα στάδια: α) Τη Φάση Πληροφόρησης, β) Την Δεσμευτική Φάση Υποβολής Προσφορών, γ) την Κατανομή Δυναμικότητας, και δ) την Υλοποίηση των συμβάσεων μεταφοράς φυσικού αερίου.

Ορόσημα	Ημερομηνίες
Έναρξη Δεσμευτικής Φάσης / Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος	2 Μαΐου 2024
1. Φάση Πληροφόρησης (Information Phase)	2 Μαΐου 2024 - 1 Ιουλίου 2024
Δημοσιοποίηση απαιτούμενων εγγράφων συμμετοχής από τον ΔΕΣΦΑ	2 Μαΐου 2024
Περίοδος Εγγραφής	2 Μαΐου - 24 Ιουνίου 2024
Αξιολόγηση προϋποθέσεων συμμετοχής των ενδιαφερομένων μερών	25 Ιουνίου – 01 Ιουλίου 2024
2. Δεσμευτική Φάση υποβολής προσφορών	2 Ιουλίου – 30 Σεπτεμβρίου 2024
Χρονική περίοδος Υποβολής Προσφορών	2 Ιουλίου - 12 Ιουλίου 2024
Περίοδος Αξιολόγησης Προσφορών	12 Ιουλίου – 31 Ιουλίου 2024
Προκαταρκτική Κατανομή Δυναμικότητας	1 Αυγούστου - 30 Αυγούστου 2024
Ανακοίνωση Αποτελεσμάτων Οικονομικής Δοκιμής (EVT)	31 Αυγούστου 2024
3. Κατανομή Δυναμικότητας	31 Αυγούστου 2024
4. Υλοποίηση Συμβάσεων Μεταφοράς Φυσικού Αερίου (GTAs)	30 Σεπτεμβρίου 2024

Επειδή, όπως αποτυπώνεται στον ως άνω πίνακα με την διαδικασία εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την δεσμευτική φάση κατανομής δυναμικότητας εκκινεί και η διαδικασία πληροφόρησης των ενδιαφερόμενων. Ο ΔΕΣΦΑ θα γνωστοποιήσει τον κατάλογο με τα απαραίτητα έγγραφα για την συμμετοχή στη δεσμευτική φάση κατανομής δυναμικότητας και ορίζει την περίοδο εγγραφής με ενδεικτική καταληκτική ημερομηνία εγγραφής την 24η Ιουνίου 2024. Το επόμενο χρονικό διάστημα, διάρκειας περίπου μιας εβδομάδας, ο ΔΕΣΦΑ θα αξιολογήσει την επιλεξιμότητα των συμμετεχόντων μέχρι τις αρχές Ιουλίου 2024. Ακολούθως, από τον Ιούλιο του 2024 μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2024, διαρκεί η διαδικασία υποβολής δεσμευτικών προσφορών για κατανομή δυναμικότητας. Η χρονική διάρκεια υποβολής προσφορών ανέρχεται σε έντεκα (11) ημέρες, από τις 2 Ιουλίου 2024 μέχρι τις 12 Ιουλίου 2024 και στην συνέχεια εκκινεί η αξιολόγηση των προσφορών. Τον Αύγουστο του 2024 θα πραγματοποιηθεί η προκαταρκτική κατανομή δυναμικότητας και θα ανακοινωθούν τα αποτελέσματα της Οικονομικής Δοκιμής (Economic Viability Test, EVT) στις 31 Αυγούστου 2024, ημερομηνία που λαμβάνει χώρα και η κατανομή δυναμικότητας. Μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου του 2024 υπολογίζεται ότι θα έχουν υλοποιηθεί οι Συμφωνίες Μεταφοράς Φυσικού Αερίου (Gas Transmission Agreements, GTAs).

Επειδή, το ως άνω χρονοδιάγραμμα σύμφωνα με την πρόταση του ΔΕΣΦΑ είναι ενδεικτικό και σε περίπτωση που η ως άνω διαδικασία αναβληθεί, πάρει παράταση, ή χρήζει αλλαγής, σε συνεργασία με τους άλλους Διαχειριστές που αφορά, θα υποβληθεί εύλογα προς έγκριση στις Ρυθμιστικές Αρχές των χωρών.

Επειδή, στο Κεφάλαιο 5 των Κατευθυντήριων Γραμμών περιγράφονται οι κανόνες και οι διαδικασίες της Δεσμευτικής Φάσης υποβολής προσφορών με την διαδικασία να είναι ανοικτή σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων αυτών που δεν έχουν υποβάλει μη δεσμευτικό αίτημα δέσμευσης δυναμικότητας κατά τη μη δεσμευτική φάση του Market Test ή της Διαδικασίας Επαυξημένης Δυναμικότητας (Incremental Capacity Process). Η πρόσβαση στην υπηρεσία μεταφοράς επιτρέπεται αμερόληπτα και σε ίση βάση σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που πληρούν τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις όπως παρουσιάζονται στις κατευθυντήριες γραμμές και μαζί με την έναρξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την Δεσμευτική Φάση, ο ΔΕΣΦΑ θα δημοσιοποιήσει τον κατάλογο των δικαιολογητικών/εγγράφων, που πρέπει να υποβάλουν οι ενδιαφερόμενοι εντός συγκεκριμένης προθεσμίας, για την εγγραφή τους στη Δεσμευτική Φάση Υποβολής Προσφορών.

Επειδή, στο Κεφάλαιο 5 των Κατευθυντήριων Γραμμών περιγράφονται επίσης αναλυτικά η διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών και η διαδικασία κατάρτισης της σειράς κατάταξης για την προκαταρκτική κατανομή και την τελική κατανομή δυναμικότητας στους συμμετέχοντες. Ο ΔΕΣΦΑ θα αξιολογήσει αρχικά αν μπορούν να ικανοποιηθούν οι δεσμευτικές προσφορές μέσω της διάθεσης αδιάλειπτης δυναμικότητας, και εφόσον κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατόν, θα εξεταστεί εάν είναι δυνατόν με αντίστοιχη τροποποίηση των έργων αναβάθμισης, να ικανοποιηθούν οι δεσμευτικές προσφορές μέσω της διάθεσης συζευγμένης δυναμικότητας, μόνο στις περιπτώσεις που μια τέτοια τροποποίηση έχει δηλωθεί ως αποδεκτή από το ενδιαφερόμενο μέρος που έχει υποβάλει δεσμευτική προσφορά. Το ελάχιστο χρονικό διάστημα δέσμευσης δυναμικότητας είναι τρία συνεχή έτη, με ανώτατο όριο τα είκοσι έτη, ήτοι το Έτος Αερίου 2048/2049, με εξαίρεση το Σημείο Διασύνδεσης Κομοτηνή, όπου τίθεται ως απώτερο έτος δέσμευσης δυναμικότητας το Έτος Αερίου 2045/2046, σε συνέπεια με την Απόφαση Εξαίρεσης για τον αγωγό IGB.

Επειδή, στις Κατευθυντήριες Γραμμές περιλαμβάνονται επίσης αναλυτικές πληροφορίες για τις εγγυήσεις που απαιτούνται για τη συμμετοχή, για τη διαδικασία επιστροφής τους σε περίπτωση αρνητικής οικονομικής δοκιμής ή μη κατανομής δυναμικότητας, καθώς και για την διαδικασία που θα ακολουθηθεί σε περίπτωση θετικής οικονομικής δοκιμής (υπογραφή σύμβασης μεταφοράς και πρόσθετες εγγυήσεις), ή σε περίπτωση που δεν τεθεί σε ισχύ κάποια σύμβαση μεταφοράς.

Επειδή, το ύψος των εγγυήσεων για τη συμμετοχή στη δεσμευτική φάση που ζητείται από τον ΔΕΣΦΑ είναι ίσο με το 20% της χρέωσης που προκύπτει για τη μέγιστη αιτηθείσα ετήσια δυναμικότητα κάθε συμμετέχοντα. Δεδομένου ότι το εκτιμώμενο ύψος της επένδυσης που θα πρέπει να υλοποιηθεί από τον Διαχειριστή του ΕΣΦΑ είναι υψηλό (246,5 εκ. €, 425 εκ. € και 701,5 εκ. € για τα επίπεδα προσφοράς 1, 2 και 3 αντίστοιχα), προκειμένου να διασφαλιστεί η δέσμευση των συμμετεχόντων στην διαδικασία κρίνεται εύλογη η παροχή εγγυητικής επιστολής ίσης με το 20% της μέγιστης ετήσιας δυναμικότητας,

όπως ισχύει και για τις περιπτώσεις προϊόντων δυναμικότητας ετήσιας διάρκειας (Κώδικας Διαχείρισης ΕΣΦΑ άρθρα 21^η παρ. 2Α και 21^η παρ. 3Α).

Επειδή, για τον ίδιο λόγο, οι εγγυητικές επιστολές που αφορούν στη διαδικασία της επαύξησης δυναμικότητας (για συμμετοχή στη δεσμευτική φάση της διαδικασίας και για την υπογραφή σύμβασης μεταφοράς) θα πρέπει να εκδίδονται από ελληνικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα εποπτευόμενο από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (π.χ. συστημικές τράπεζες) ή οποιοδήποτε ελληνικό υποκατάστημα διεθνούς φήμης τράπεζας – ή οποιασδήποτε διεθνούς φήμης τράπεζας – με ελάχιστη αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας BBB από την Standard and Poor's ή BBB από την Fitch, ή Baa3 από την Moody's, ή χωρίς ελάχιστη αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας με την προϋπόθεση αντεγγύησης από μία τράπεζα διεθνούς φήμης με ελάχιστη αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας, ως άνω, το οποίο έχει εγκριθεί εκ των προτέρων από τον ΔΕΣΦΑ.

Επειδή, η Οικονομική Δοκιμή (EVT) που περιγράφεται στις υπό έγκριση Κατευθυντήριες Γραμμές λαμβάνει υπ' όψιν τις ακόλουθες παραμέτρους: (i) την παρούσα αξία της εκτιμώμενης αύξησης στα επιτρεπόμενα έσοδα του ΔΕΣΦΑ από την επαυξημένη δυναμικότητα που περιλαμβάνεται στο αντίστοιχο Επίπεδο Προσφοράς πολλαπλασιασμένη με τον παράγοντα f και (ii) την παρούσα αξία των Δεσμευτικών Προσφορών των Συμμετεχόντων, βάσει της διαδικασίας Προκαταρκτικής Κατανομής Δυναμικότητας, όπως αποτυπώνεται αναλυτικά στην ενότητα 5.4 των Κατευθυντήριων Γραμμών.

Επειδή, αναφορικά με τις παραμέτρους της Οικονομικής Δοκιμής ο Διαχειριστής προτείνει όπως ο παράγοντας f λάβει την τιμή 0.7 για όλα τα έργα επαύξησης δυναμικότητας του ΕΣΦΑ, και παρείχε σχετικές διευκρινήσεις με το σχετικό 24. Στην πράξη ο ΔΕΣΦΑ θεωρεί ότι είναι προς το συμφέρον της αγοράς η υλοποίηση των έργων αυτών να συνδυαστεί με την μέγιστη δυνατή κάλυψη του κόστους των νέων έργων από τους συμμετέχοντες στη Δοκιμή Αγοράς. Λαμβάνοντας υπόψη ότι και στις τρεις προτάσεις επέκτασης του ΕΣΦΑ, όπως έχουν αποτυπωθεί ως άνω, προβλέπεται διπλασιασμός μικρότερου ή και μεγαλύτερου τμήματος του κεντρικού αγωγού του ΕΣΦΑ, κρίνεται εύλογο για λόγους ασφάλειας εφοδιασμού της αγοράς ένα μέρος του κόστους επαύξησης δυναμικότητας, ήτοι 30% να ανακτηθεί από τους υφιστάμενους χρήστες του ΕΣΦΑ, ήτοι μέσω των τιμολογίων χρήσης του ΕΣΦΑ.

Επειδή, όσον αφορά τα Σημεία Διασύνδεσης Κομοτηνή και Κιλάτα/Σιδηρόκαστρο, ο κάθε Διαχειριστής, επομένως και ο ΔΕΣΦΑ για τις επενδύσεις που αφορούν στο ΕΣΦΑ, θα εκπονήσει τις οικονομικές δοκιμές, όπως αποτυπώνονται στις αντίστοιχες Προτάσεις Έργου (σχετικό 21) κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 24 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459. Σε περίπτωση όμως που η οικονομική δοκιμή από πλευράς ΔΕΣΦΑ είναι αρνητική, ενώ από πλευράς ανάντι Διαχειριστή είναι θετική, ο ΔΕΣΦΑ προτείνει επίσης στην ενότητα 5.6 των Κατευθυντήριων Γραμμών μια σειρά από ενέργειες, περιλαμβανομένης της δυνατότητας να προτείνει στην ΠΑΑΕΥ μια διαφορετική τιμή για τον παράγοντα f , ώστε να αποβεί θετική η οικονομική δοκιμή, πρόταση που κρίνεται εύλογη από την Αρχή με σκοπό να μεγιστοποιηθεί η δυνατότητα προσφοράς δεσμοποιημένης δυναμικότητας στα εν λόγω Σημεία.

Δ. Αξιολόγηση της πρότασης

Επειδή, η πρακτική της διεξαγωγής Δοκιμής Αγοράς που αποτελεί αξιολόγηση της οικονομικής βιωσιμότητας των έργων επαύξησης της δυναμικότητας, επιβάλλεται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/459 για λόγους που ανάγονται στην οικονομικότητα των σχεδιασμών ανάπτυξης των συστημάτων, καθώς και στην ασφάλεια των επενδυτικών αποφάσεων. Η οικονομική δοκιμή αγοράς αξιολογεί τη βιωσιμότητα των έργων επαύξησης δυναμικότητας, διασφαλίζοντας ότι ο χρήστης του Συστήματος δεν θα εκτεθεί στον κίνδυνο της ασύμμετρης επιβάρυνσής του για έργο το οποίο δεν είναι αναγκαίο και πρόσφορο. Στο πλαίσιο αυτό η επαύξηση δυναμικότητας θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τις αρχές της αναλογικότητας της προσφορότητας και της αναγκαιότητας που λαμβάνουν υπόψη, κατά τη στάθμιση μεταξύ του επιδιωκόμενου σκοπού και του λαμβανόμενου μέτρου, το δημόσιο συμφέρον.

Όπως ρητώς προβλέπεται στον Κανονισμό (σκ 11): «*Η ύπαρξη απλουστευμένης και εναρμονισμένης σε επίπεδο Ένωσης διαδικασίας για την προσφορά επαυξημένης δυναμικότητας είναι απαραίτητη για την αντίδραση στην πιθανή ζήτηση της αγοράς για τέτοιου είδους δυναμικότητα. Μια τέτοια διαδικασία θα πρέπει να συνίσταται σε τακτικές αξιολογήσεις της ζήτησης, ακολουθούμενες από διαρθρωμένη φάση σχεδιασμού και κατανομής, η οποία θα βασίζεται στην αποτελεσματική διασυννοριακή συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς και των εθνικών ρυθμιστικών αρχών σε ολόκληρη την Ένωση. Κάθε επενδυτική απόφαση που λαμβάνεται κατόπιν της αξιολόγησης της ζήτησης της αγοράς για δυναμικότητα θα πρέπει να υπόκειται σε οικονομική δοκιμή, για να κριθεί η οικονομική βιωσιμότητα. Η οικονομική αυτή δοκιμή θα πρέπει με τη σειρά της να εξασφαλίζει ότι οι χρήστες δικτύου που ζητούν τη δυναμικότητα αναλαμβάνουν τους αντίστοιχους κινδύνους που συνδέονται με τη ζήτησή τους, ώστε οι πελάτες στη δεσμευμένη αγορά να μην εκτίθενται στον κίνδυνο των επενδύσεων αυτών.*».

Επειδή, βάσει των ανωτέρω αρχών οικονομικότητας, αναλογικότητας, συγκράτησης του κόστους για τα τιμολόγια χρεώσεων χρήσης του ΕΣΦΑ αλλά και ασφάλειας των συναλλαγών, η Αρχή επέβαλε στον Διαχειριστή την διενέργεια οικονομικών δοκιμών για την αξιολόγηση επαύξησης δυναμικότητας η οποία δεν προβλέπεται στις διατάξεις του οικείου Κώδικα Διαχείρισης Συστήματος φυσικού Αερίου. Η περίπτωση δε επαύξησης δυναμικότητας στα σημεία διασύνδεσης προσομοιάζει με την επαύξηση δυναμικότητας στα εσωτερικά σημεία του ΕΣΜΦΑ ενώ οι ανωτέρω στόχοι δημοσίου συμφέροντος που εξυπηρετούνται μέσω της οικονομικής δοκιμής αγοράς είναι κοινή και στις δύο αυτές περιπτώσεις ώστε να δικαιολογεί πλήρως την αναλογική εφαρμογή των ρυθμίσεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/459 στα εσωτερικά σημεία σύνδεσης προκειμένου για την κάλυψη του κενού που διαπιστώνεται στον Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, υπό όρους νομικής ασφάλειας.

Βασική αρχή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού είναι επίσης η εναρμόνιση και ο ταυτοχρονισμός των Δοκιμών Αγοράς σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο, ώστε οι χρήστες να έχουν πλήρη γνώση των διαθέσιμων «διαδρόμων» για τη διάθεση φυσικού αερίου και το ενδεικτικό κόστος καθενός, προκειμένου να επιλέξουν την βέλτιστη για αυτούς επιλογή και εν τέλει η εσωτερική Ευρωπαϊκή αγορά να επιτυγχάνεται με το ελάχιστο δυνατό κόστος.

Κατά τούτο, η διενέργεια της Δοκιμής Αγοράς του ΕΣΜΦΑ, περιλαμβανομένων των οικονομικών δοκιμών, οφείλει για λόγους ασφάλειας δικαίου να ακολουθήσει, στο μέτρο του δυνατού, την καθοριζόμενη στον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/459 διαδικασία (Incremental Capacity Process) που αποτελεί υπέρτερης τυπικής ισχύος νομοθετικό κείμενο και αμέσου εφαρμογής.

Επειδή, ειδικότερα, όπως έχει επισημάνει η Αρχή σε κείμενο δημόσιας διαβούλευσης ήδη από το 2022¹³:

«Το τοπίο σχετικά με το μέλλον του φυσικού αερίου στην Ευρώπη παραμένει έως σήμερα συγκεχυμένο. Από τη μία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία έχει θέσει ως στόχο την κλιματική ουδετερότητα ως το 2050. Στη Δέσμη Fit-for-55 και στο πρόσφατο Hydrogen and Gas Decarbonisation Package περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνεται την πορεία προς την κλιματική ουδετερότητα, με έντονη τη συζήτηση στα ευρωπαϊκά φόρα για τη δυνατότητα μετατροπής (repurposing) των δικτύων φυσικού αερίου ώστε να μεταφέρουν ανανεώσιμα αέρια ή υδρογόνο ώστε τα υπάρχοντα δίκτυα να μην καταστούν μη-χρησιμοποιούμενα (stranded). Ήδη από τον Νοέμβριο 2019 η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) ανακοίνωσε ότι παύει να χρηματοδοτεί νέα έργα που αφορούν τα ορυκτά καύσιμα — μη εξαιρουμένου του φυσικού αερίου — από το 2022. Από την άλλη, σύμφωνα με την πρόσφατη παρουσίαση στις 2 Φεβρουαρίου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή της εξουσιοδοτικής πράξης που συμπληρώνει τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό για τις βιώσιμες επενδύσεις (Πράσινη Ταξινόμια), το φυσικό αέριο μπορεί να θεωρηθεί – υπό προϋποθέσεις- πράσινη μορφή ενέργειας και να επιλεγεί για χρηματοδότηση από την Κοινότητα και τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

Στην Ελλάδα, το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) θεωρεί το φυσικό αέριο ως το ενδιάμεσο καύσιμο για τη μετάβαση σε ένα μοντέλο χαμηλών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε όλους τους τομείς τελικής κατανάλωσης και ρητά υποστηρίζει τη μεγαλύτερη συμμετοχή του φυσικού αερίου σε όλους τους τομείς τελικής κατανάλωσης προς αντικατάσταση πετρελαϊκών προϊόντων ως το 2030 (βλ. εκτιμώμενη εξέλιξη ζήτησης φυσικού αερίου από το ΕΣΕΚ). Η Μακροχρόνια Στρατηγική για το έτος 2050 προβλέπει αντικατάσταση έως το μηδενισμό του φυσικού αερίου από ανανεώσιμα καύσιμα και υδρογόνο σταδιακά ως το 2050. Ωστόσο εκκρεμούν ακόμη η δημοσιοποίηση του νέου ΕΣΕΚ, καθώς και τα πόρισμα της Επιτροπής για τη χάραξη εθνικής στρατηγικής για το Υδρογόνο.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η ΡΑΕ καλείται να εγκρίνει σημαντικές νέες επενδύσεις φυσικού αερίου, τόσο σε αγωγούς όσο και σε νέους πλωτούς τερματικούς σταθμούς ΥΦΑ (FSRUs, Αλεξανδρούπολης, ΔΙΩΡΥΓΑ Gas, ARGO). Επίσης, κατασκευάζονται ή σχεδιάζονται μονάδες ηλεκτροπαραγωγής με καύσιμο φυσικό αέριο. Περαιτέρω, τα Προγράμματα Ανάπτυξης των Δικτύων Διανομής είναι αρκετά φιλόδοξα στην εξάπλωση του δικτύου σε νέες περιοχές, ακόμα και στη νότια Ελλάδα, παρά τις μελέτες που αναδεικνύουν τις αντλίες θερμότητας ως πιο οικονομικές.

Το έργο της Υπόγειας Αποθήκης της Νότιας Καβάλας είναι ένα έργο μακροχρόνιου ενεργειακού σχεδιασμού. Η συμβολή του εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον συνολικό ενεργειακό σχεδιασμό της

¹³ <https://www.rae.gr/diavoulefses/23148/>

χώρας, ο οποίος θα καθορίσει τη ζήτηση του φυσικού αερίου και συνεπώς την αναγκαιότητα χρήσης μιας αποθήκης.

Όσον αφορά στο Εθνικό Σύστημα Μεταφοράς, αυτό σχεδιάστηκε πριν από αρκετά χρόνια, όταν οι εκτιμήσεις για τη ζήτηση του φυσικού αερίου ήταν πολύ χαμηλότερη, με αποτέλεσμα να περιλαμβάνει τμήματα μικρότερης διατομής που αποτελούν σημεία συμφόρησης. Παράλληλα, η υιοθέτηση του συστήματος «εισόδου-εξόδου» (entry-exit), σε εφαρμογή των Ευρωπαϊκών Κανονισμών, είναι πιθανό να οδηγήσει σε υπερδιαστασιολόγηση των αγωγών αερίου, καθώς όταν ο Διαχειριστής αξιολογεί Αιτήσεις Μελλοντικής Δυναμικότητας, προκειμένου να εγγυηθεί αδιάλειπτη δυναμικότητα (firm capacity) πρέπει να ικανοποιεί όλες τις πιθανές διαδρομές του αερίου, μελετώντας το δυσμενέστερο (worst-case) – κατά περίπτωση – σενάριο για τη νέα υποδομή προκειμένου να προσδιορίσει τα αναγκαία έργα αναβάθμισης του συστήματος για την ικανοποίηση των αιτημάτων επενδύσεων. Ωστόσο, στο πρόσφατο Market Test που διεξήχθη από τον ΤΑΡ και τον ΔΕΣΦΑ από κοινού, το ενδιαφέρον περιορίστηκε στο μη δεσμευτικό στάδιο του Market Test για το 2019 καθώς προϋπόθεση για την ικανοποίηση των αιτημάτων ήταν έργα αναβάθμισης του ΕΣΦΑ ύψους 394 εκ. €.

Οι αποφάσεις που θα επιβαρύνουν τον έλληνα καταναλωτή για αρκετά επόμενα χρόνια χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής. Ακόμα και αν οι τεχνικές μελέτες δείχνουν την ανάγκη ενίσχυσης του Συστήματος στο πλαίσιο του entry-exit, πρέπει να εκτιμάται το πραγματικό οικονομικό όφελος των επενδύσεων.

Στο πλαίσιο αυτό η ΡΑΕ αντιλαμβανόμενη εγκαίρως όλα τα παραπάνω, απέστειλε στο ΔΕΣΦΑ την Ο-83808/2.9.2020 επιστολή, στην οποία ανέφερε:

«Τα τελευταία χρόνια, υπάρχει αυξημένο επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την κατασκευή νέων υποδομών (ΑΣΦΑ) που θα συνδεθούν με το ΕΣΦΑ και είναι:

- Ο πλωτός τερματικός σταθμός ΥΦΑ (FSRU) στην Αλεξανδρούπολη της εταιρείας GASTRADE, ο οποίος έχει ήδη λάβει όρους σύνδεσης από το ΔΕΣΦΑ και αναμένεται να τεθεί σε εμπορική λειτουργία στις αρχές του 2023.
- Ο πλωτός τερματικός σταθμός ΥΦΑ (FSRU) στους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας της εταιρείας DIORYGA GAS, για τον οποίο επίκειται η τελική συμφωνία για όρους σύνδεσης από το ΔΕΣΦΑ και αναμένεται να τεθεί σε εμπορική λειτουργία στα τέλη του 2022.
- Η υπόγεια αποθήκη της Νότιας Καβάλας (μέγιστη δυναμικότητα πλήρωσης 5mcm/d και απόληψης 4mcm/d, σε 1 ετήσιο κύκλο).

Προφανώς η συμβολή τέτοιων έργων στον ανταγωνισμό και στην ενεργειακή ασφάλεια της χώρας αλλά και στην εξέλιξή της σε ενεργειακό κόμβο είναι εξαιρετικά σημαντική, αρκεί να είναι εφικτή η αξιοποίηση της δυναμικότητάς τους. Αυτό εξαρτάται κατά κύριο λόγο από τη δυνατότητα διακίνησης του αερίου μέσα στο ΕΣΦΑ και ιδίως από τα πιθανά σημεία συμφόρησης αυτού.

Δεδομένων των ανωτέρω, παρακαλούμε όπως προχωρήσετε, έως τις 2 Οκτωβρίου 2020, στην υδραυλική προσομοίωση του ΕΣΜΦΑ στην υφιστάμενη κατάσταση, περιλαμβανομένων των έργων και αναβαθμίσεων που προβλέπονται στο 10ετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης ΕΣΦΑ 2020-29 (Απόφαση ΡΑΕ

755/2020, ΦΕΚ Β' 1746), καθώς και των αγωγών TAP και IGB που πρόκειται να λειτουργήσουν εντός του 2021, στην περίπτωση που:

- υλοποιηθεί ένα από τα ως άνω συστήματα ΑΣΦΑ (3 προσομοιώσεις),
- υλοποιηθούν δύο από τα τρία αυτά συστήματα (3 προσομοιώσεις),
- υλοποιηθούν και τα τρία αυτά συστήματα (1 προσομοίωση).

Σε κάθε μία από τις ως άνω περιπτώσεις, παρακαλούμε όπως υποδείξετε τη μέγιστη δυναμικότητα που μπορεί να ικανοποιηθεί για κάθε σχεδιαζόμενο σύστημα και τις συνθήκες υπό τις οποίες δύναται να ικανοποιηθεί η εν λόγω δυναμικότητα, τα έργα ενίσχυσης του ΕΣΦΑ που θα απαιτούνταν για την κατανομή στις υποδομές αυτές της πλήρους δυναμικότητας που έχουν αιτηθεί καθώς και το χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση των έργων ενίσχυσης. Η άσκηση αυτή έχει σκοπό την καλύτερη κατανόηση και έγκαιρη προετοιμασία όλων των εμπλεκόμενων μερών.

Στη συνέχεια, και σε συνεργασία με την Αρχή, θεωρούμε σκόπιμο να πραγματοποιηθεί από την πλευρά σας μελέτη κόστους-οφέλους, προκειμένου να αποτιμηθεί η αναγκαιότητα και το όφελος πραγματοποίησης των έργων ενίσχυσης που θα έχουν προκύψει από την υδραυλική προσομοίωση του συστήματος έναντι του κόστους που θα επιβαρύνει τους Έλληνες καταναλωτές. Η μελέτη αυτή είναι απαραίτητη για τη διαμόρφωση του επόμενου Προγράμματος Ανάπτυξης του ΕΣΦΑ που θα αφορά στα έτη 2022-2031.»

Ήδη από τον Νοέμβριο 2020, ο ΔΕΣΦΑ υπέβαλε αναλυτική και εμπεριστατωμένη μελέτη υδραυλικής προσομοίωσης των ζητηθέντων 7 σεναρίων, προσθέτοντας επιπλέον 2 σενάρια ανάλογα με τον απαιτούμενο ρυθμό έγχυσης/απόληψης αερίου από την ΥΑΦΑ σύμφωνα με τις υπάρχουσες μελέτες (ρυθμός εισπίεσης – injection rate 5 ή 7 εκατ. m³/d, ρυθμός απόληψης – withdrawal rate 4 ή 9 εκατ. m³/d). Για κάθε σενάριο, κατέγραψε τις απαιτούμενες επενδύσεις στο ΕΣΜΦΑ προκειμένου να είναι δυνατή η πλήρης λειτουργία κάθε υποδομής, καθώς και εύρος του εκτιμώμενου κόστους σε κάθε περίπτωση. Για λόγους εμπιστευτικότητας εμπορικών δεδομένων, παρουσιάζονται μόνο τα τελικά αποτελέσματα των επενδύσεων που απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία (αδιάλειπτη δυναμικότητα) σε καθεμία από τις υποδομές ή συνδυασμούς.»

Επειδή, έκτοτε έχουν υπάρξει και νέα αιτήματα σύνδεσης τόσο από νέα ΑΣΦΑ (FSRU Thessaloniki) όσο και από μεγάλους καταναλωτές (ιδίως νέες μονάδες ηλεκτροπαραγωγής με καύσιμο φυσικό αέριο), καθώς και νέες λειτουργικές απαιτήσεις, όπως για παράδειγμα για να καταστεί δυνατή η ροή φυσικού αερίου προς τον αγωγό IGB – προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια εφοδιασμού της Ανατολικής Ευρώπης ενόψει της ενεργειακής κρίσης.

Επειδή, ωστόσο δεν πρέπει επίσης να παραβλέπεται το γεγονός ότι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπει σημαντική μείωση στη χρήση του φυσικού αερίου τα επόμενα χρόνια. Συνεπώς, οποιεσδήποτε νέες επενδύσεις πρέπει να λάβουν χώρα μόνο στη βάση εκπεφρασμένου ενδιαφέροντος χρηστών, για την αποπληρωμή των οποίων είναι διατεθειμένοι (έστω μερικώς) να δεσμευθούν.

Επειδή, περαιτέρω, οι ρυθμίσεις του Κεφαλαίου 12 του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ και ιδίως των άρθρων 95ΣΤ-95Θ που αφορούν στη διεξαγωγή Ανοιχτής Διαδικασίας δεν επαρκούν για το σχεδιασμό της συνολικής αυτής δοκιμής αγοράς, καθώς αφορούν ένα συγκεκριμένο και μεμονωμένο Μεγάλο Έργο και δεν καλύπτουν την επιβαλλόμενη δοκιμή αγοράς που συνιστά ευρύτερη διαδικασία, σε κάθε στάδιο της οποίας πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα διαμορφούμενα δεδομένα (αιτήματα δεσμεύσεων σε εισόδους-εξόδους, συνδυαστικές προσφορές, αιτήματα στα Σημεία Διασύνδεσης) ώστε να ικανοποιούνται οι περιορισμοί λειτουργικής ροής υπό το ελάχιστο κόστος επενδύσεων. Είναι επίσης κρίσιμο στην παρούσα συγκυρία η Δοκιμή Αγοράς για την επαύξηση εσωτερικών σημείων του ΕΣΜΦΑ να συνδυαστεί με τη διαδικασία επαύξησης δυναμικότητας στα Σημεία Διασύνδεσης, δεδομένου ότι σημαντικό μέρος των επενδύσεων που σχεδιάζονται στη Χώρα (ιδίως τα FSRUs) στοχεύουν ιδίως στις εξαγωγές του φυσικού αερίου και όχι στην εσωτερική κατανάλωση.

Επειδή, όπως προαναφέρθηκε, οι Κατευθυντήριες Γραμμές έχουν τεθεί σε δημόσια διαβούλευση από τον ΔΕΣΦΑ και η Αρχή έχει λάβει γνώση των σχολίων που υποβλήθηκαν. Επομένως παρέλκει η διενέργεια εκ νέου διαβούλευσης από την Αρχή για την έκδοση της παρούσας απόφασης. Ο Διαχειριστής υπέβαλε στην ΡΑΑΕΥ τις απαντήσεις/διευκρινίσεις του επί των σχολίων, κάποια εκ των οποίων υιοθετήθηκαν από τον Διαχειριστή στην τελική του εισήγηση που υποβλήθηκε προς έγκριση.

Συγκεκριμένα, υποβλήθηκαν σχόλια από τέσσερις συμμετέχοντες, ήτοι τις εταιρείες ELPEDISON και ΔΙΩΡΥΓΑ GAS (οι οποίες είχαν κοινοποιήσει τα σχόλιά τους και απευθείας στην ΡΑΑΕΥ, σχετικά 22 και 23, αντίστοιχα), το Ινστιτούτο IENE και έναν ακόμα συμμετέχοντα που αιτήθηκε τη μη δημοσιοποίηση της ταυτότητας και των απόψεών του. Ως προς τα κυριότερα σχόλια που υποβλήθηκαν, επισημαίνονται τα ακόλουθα:

α) Ως προς το ζήτημα που ετέθη περί μη εφαρμογής του Κώδικα, επισημαίνεται ότι οι Κατευθυντήριες Γραμμές εξειδικεύουν και εμπλουτίζουν τα άρθρα 95ΣΤ-95Θ, χωρίς να αναιρούν οποιαδήποτε υφιστάμενη Σύμβαση Δέσμευσης Μελλοντικής Δυναμικότητας (ARCA) ή άλλη δέσμευση του Διαχειριστή. Η επαυξημένη δυναμικότητα η οποία προσφέρεται μέσω της Δοκιμής Αγοράς διατίθεται επιπλέον όποιος υφιστάμενης ή ήδη συμβολαιοποιημένης δυναμικότητας μέσω Σύμβασης Δέσμευσης Μελλοντικής Δυναμικότητας ή Συμφωνίας Σύνδεσης.

β) Ως προς το σχόλιο ότι ο ΔΕΣΦΑ έπρεπε να λάβει υπόψη του κατά το σχεδιασμό την ωριμότητα των έργων ΑΣΦΑ, επισημαίνεται ότι το σχόλιο δεν γίνεται αποδεκτό, καθώς κατά την πάγια πρακτική – όπως εξειδικεύεται τόσο στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό όσο και στον Κώδικα – ο Διαχειριστής οφείλει να διαμορφώσει τα επίπεδα Προσφοράς με γνώμονα τα μη δεσμευτικά αιτήματα που έχει δεχθεί. Αυτός είναι άλλωστε ο λόγος διενέργειας της μη δεσμευτικής φάσης, στην οποία έχουν όλοι και επί ίσοις όροις τη δυνατότητα να συμμετάσχουν, και μάλιστα χωρίς κόστος.

γ) Όσον αφορά το σχόλιο ότι η συμμετοχή στο market test του ΔΕΣΦΑ είναι δεσμευτική και με χρηματικές υποχρεώσεις, αλλά δεν εξασφαλίζει παράλληλα δυναμικότητα σε κανένα σύστημα πέραν του ελληνικού και περνάει την ευθύνη της εξασφάλισης δυναμικότητας στις γειτονικές χώρες

στους ίδιους τους χρήστες και στις ενέργειες που εκείνοι θα κάνουν με τους Διαχειριστές των τρίτων χωρών, είναι προφανές ότι για τη δέσμευση δεσμοποιημένης δυναμικότητας στα λοιπά Σημεία Διασύνδεσης του Κάθετου Διαδρόμου απαιτείται η συμμετοχή στις αντίστοιχες διαδικασίες σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2017/459 – οι οποίες είναι επίσης δεσμευτικές και με χρηματικές υποχρεώσεις ακριβώς με τον ίδιο τρόπο - και ο ΔΕΣΦΑ δεν θα μπορούσε να διασφαλίσει στους χρήστες δυναμικότητα σε άλλα συστήματα, επομένως το σχόλιο δεν γίνεται αποδεκτό.

δ) Επί των αναφορών ότι έργα που έχουν εγκριθεί στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΦΑ (σχετικά 9 και 10) περιλαμβάνονται στην προτεινόμενη διαδικασία επαυξημένης δυναμικότητας, διευκρινίζεται ότι οι αναβαθμίσεις των συμπιεστών της Νέας Μεσημβρίας και της Αμπελιάς που περιλαμβάνονται στα Προγράμματα Ανάπτυξης ολοκληρώνονται άνευ ετέρου και οι τεχνικές προτάσεις του ΔΕΣΦΑ λαμβάνουν πλήρως υπόψη τα έργα αυτά. Η Πρόταση Έργου αφορά νέες, περαιτέρω αναβαθμίσεις που θα απαιτηθούν προκειμένου για την επαύξηση της δυναμικότητας. Αντίστοιχα, το έργο του διπλασιασμού του τμήματος του αγωγού Καρπερή-Κομοτηνή έχει ήδη εγκριθεί από την Ρυθμιστική Αρχή ως σημαντικό έργο για την άρση συμφόρησης στο Σύστημα που εξυπηρετεί όλους τους χρήστες του, και στο βορρά και στον νότο. Συνεπώς, ορθώς δεν αποτελεί αντικείμενο του Market Test.

ε) Συμμετέχοντες αναφέρουν ότι το κόστος των έργων για επαύξηση δυναμικότητας θα πρέπει να κατανέμεται δίκαια ανάμεσα στους χρήστες των σχετικών υποδομών χωρίς να παραγνωρίζεται η γεωγραφική θέση και οι συγκεκριμένες ανάγκες των διαφορετικών έργων. Επί παραδείγματι, χρήστες σημείων εισόδου στο Βορρά που ενδιαφέρονται αποκλειστικά για εξαγωγές θα επιβαρυνθούν με το κόστος επέκτασης του κυρίως κορμού του Συστήματος. Επί των σχολίων σημειώνεται ότι μέσω της διαδικασίας της Δοκιμής Αγοράς διατίθεται, καταρχήν, αδιάλειπτη επαυξημένη δυναμικότητα σύμφωνα με τις αρχές του συστήματος entry/exit των Ευρωπαϊκών Κανονισμών. Συνεπώς τα προτεινόμενα έργα και το σχετικό κόστος τους έχουν υπολογιστεί ώστε να εξασφαλίζεται καταρχήν αδιάλειπτη δυναμικότητα στους συμμετέχοντες στη Δοκιμή Αγοράς. Συνεπώς, ο ΔΕΣΦΑ οφείλει να αξιολογήσει αρχικά εάν μπορούν να ικανοποιηθούν οι δεσμευτικές προσφορές μέσω της διάθεσης αδιάλειπτης δυναμικότητας. Εφόσον κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατόν, θα εξεταστεί εάν είναι δυνατόν με αντίστοιχη τροποποίηση των έργων αναβάθμισης, να ικανοποιηθούν οι δεσμευτικές προσφορές μέσω της διάθεσης συζευγμένης δυναμικότητας. Για το λόγο αυτό ο ΔΕΣΦΑ έχει περιλάβει στο Market Test «linked offers».

στ) Το σχόλιο ότι στο κείμενο Κατευθυντηρίων Γραμμών που είχε τεθεί από τον Διαχειριστή σε δημόσια διαβούλευση (σχετικό 20), υπήρχε πρόβλεψη για δυνατότητα κάλυψης μέρους του κόστους σύνδεσης σταθμών ΑΣΦΑ, χωρίς περαιτέρω επεξήγηση, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε άνιση μεταχείριση, έγινε δεκτό από το ΔΕΣΦΑ και η φράση διαγράφηκε κατά την τελική υποβολή των Κατευθυντηρίων Γραμμών στη ΠΑΑΕΥ.

ζ) Το σχόλιο ότι έγινε σύντμηση από τον ΔΕΣΦΑ προθεσμιών που αφορούν στην αποδοχή από τους χρήστες των όρων σύνδεσης, έγινε δεκτό από το ΔΕΣΦΑ και οι προθεσμίες αυξήθηκαν από 15 σε 30

ημέρες κατά την τελική υποβολή των Κατευθυντηρίων Γραμμών στη ΡΑΑΕΥ, σε συνέπεια με τα οριζόμενα στο Κεφάλαιο 12 του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ.

Επειδή, οι Κατευθυντήριες Οδηγίες είναι απολύτως σύμφωνες με το πνεύμα των σχετικών διατάξεων του Κώδικα, οι οποίες ωστόσο είναι αναγκαίο να εξειδικευθούν και να συμπληρωθούν για την συγκεκριμένη εκτεταμένη και κρίσιμη Δοκιμή Αγοράς. Σε κάθε περίπτωση, με την παρούσα απόφαση δεν επηρεάζονται ήδη υπογεγραμμένες συμβάσεις δέσμευσης μελλοντικής δυναμικότητας και δεν καταργούνται αιτήσεις δέσμευσης μελλοντικής δυναμικότητας που έχουν ήδη υποβληθεί.

Επειδή, τα μέτρα, η εφαρμογή των οποίων ρυθμίζεται με την παρούσα, δεν αποτελούν πάγιες ρυθμίσεις του Κώδικα αλλά συνιστούν ειδικά ρυθμιστικά μέτρα, περιορισμένης- και δη συγκεκριμένης- χρονικής διάρκειας και ισχύος που θεσπίζονται για τη ρύθμιση της πρότασης επαύξησης δυναμικότητας σε σημεία του ΕΣΦΑ, είναι δε σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, αναγκαία, πρόσφορα και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων της ανάπτυξης του συστήματος, της ασφάλειας εφοδιασμού και της οικονομικότητας του μέτρου.

Επειδή, βάσει όλων των ανωτέρω, η ΡΑΑΕΥ κρίνει αναγκαία, πρόσφορη και αναλογική τη ρύθμιση των ανωτέρω ζητημάτων μέσω Κατευθυντηρίων Γραμμών προς συμπλήρωση του περιεχομένου των οικείων διατάξεων του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ, στη βάση του άρθρου 69 του ν. 4001/2011 και ιδίως της παραγράφου 5 του άρθρου αυτού καθώς και του άρθρου 23 παρ. 1 του ν.4001/2011, και δυνάμει των υπ' αριθμ. 666/2022 και Ε-68/2023 αποφάσεων της ΡΑΑΕΥ.

Για τους παραπάνω λόγους

Αποφασίζει

1. Καθορίζει τις Κατευθυντήριες Γραμμές με τίτλο «Guidelines for the Market Test for the expansion of the Greek National Natural Gas System», σύμφωνα με την εισήγηση της ΔΕΣΦΑ Α.Ε., οι οποίες ισχύουν μόνο για την Δοκιμή Αγοράς που αναφέρεται σε αυτές, προσαρτώνται στην παρούσα Απόφαση ως «Παράρτημα Α» και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα αυτής,
2. Την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης στον Διαχειριστή του Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου, ΔΕΣΦΑ Α.Ε.
3. Τη δημοσίευση της παρούσας απόφασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 25.04.2024
Ο Αντιπρόεδρος του κλάδου
Ενέργειας της ΡΑΑΕΥ

Δημήτριος Φούρλαρης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α – ANNEX A