

Προς

ΡΑΕ

Πειραιώς 132

118 54 Αθήνα

Υπόψη: κ. Προέδρου, Δρ. Ν. Μπουλαζή

Κοινοποίηση

ΥΠΕΝ

Μεσογείων 119

101 92 Αθήνα

Υπόψη: κ. Υπουργού, Καθ. Γ. Σταθάκη

ΑΡ. ΠΡΩΤ.: 509
Αθήνα, 12.10.2018

ΘΕΜΑ: Δημόσια Διαβούλευση της ΡΑΕ επί του σχεδίου Εισήγησης προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας σχετικά με την μεθοδολογία υπολογισμού και επιβολής ρήτρης σε περίπτωση καθυστέρησης υλοποίησης των έργων διασύνδεσης των Μη Διασυνδεδεμένων Νησιών με το ΕΣΜΗΕ, σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο της παρ. 9 του άρθρου 108Α του ν. 4001/2011

Αξιότιμε κ. Πρόεδρε,

Ο Ελληνικός Σύνδεσμος Ανεξάρτητων Εταιρειών Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΑΗ) έχει επανειλημμένα αναδείξει –στο πλαίσιο της δημόσιας συζήτησης και διαβούλευσης- την κρισιμότητα της ηλεκτρικής διασύνδεσης των νησιών του Αιγαίου με το ηπειρωτικό Σύστημα (βλ. χαρακτηριστικά επιστολή ΕΣΑΗ 31.01.2013/Α.Π.172 προς ΑΔΜΗΕ για ΔΠΑ 2014-2023, παρουσίαση ΕΣΑΗ 23.04.2015 σε ημερίδα του ΣΕΒ/Ευρ. Επιτροπής, επιστολή ΕΣΑΗ 09.03.2016/Α.Π.378 προς ΑΔΜΗΕ/ΡΑΕ για ΔΠΑ 2017-2026 και επιστολή ΕΣΑΗ 29.01.2018/Α.Π.467 προς ΑΔΜΗΕ/ΡΑΕ για ΔΠΑ 2019-2028).

Το οικονομικό κόστος των 600-700 εκ. Ευρώ ετήσιας επιπλέον δαπάνης για την ηλεκτροδότηση των Μη Διασυνδεδεμένων Νησιών (ΜΔΝ) αποτελεί ισχυρό εμπόδιο στη μείωση της ενεργειακής φτώχειας των νοικοκυριών και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της χώρας μας (βλ. πακέτο μέτρο ΥΠΕΝ για την αντιμετώπιση της ενεργειακής φτώχειας το Δεκ. 2017 με αναμόρφωση των χρεώσεων ΥΚΩ).

Η μη διασύνδεση των νησιών του Αιγαίου -και ειδικά της Κρήτης- αναμένεται να έχει ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις και ως προς την ασφάλεια εφοδιασμού αυτών των νησιών από το 2020 και μετά, καθώς οι πετρελαϊκές μονάδες ηλεκτροπαραγωγής θα μπορούν να λειτουργούν για πολύ περιορισμένο αριθμό ωρών ανά έτος ως συνέπεια εφαρμογής των Οδηγιών 2010/75/ΕΕ (IED) και 2015/2193/ΕΕ (MCPD) για τον περιορισμό

των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων. Είναι χαρακτηριστικά τα ευρήματα της πρόσφατης πανευρωπαϊκής μελέτης επάρκειας ισχύος MAF 2018 που εκπόνησε ο ENTSO-E και τα οποία δείχνουν ότι η Κρήτη (ζώνη GR03 στη μελέτη MAF 2018) θα έχει δείκτη αξιοπιστίας λειτουργίας LOLE (Loss of Load Expectation) περίπου 59 ώρες/έτος το 2020, όταν ο ΑΔΜΗΕ έχει θέσει ως αποδεκτό άνω όριο για το Ελληνικό Διασυνδεδεμένο Σύστημα τις 3 ώρες/έτος. Γίνεται από όλους κατανοητό ότι αυτό που περιγράφει η μελέτη του ENTSO-E για την Κρήτη είναι μια κατάσταση με πολύ αυξημένη πιθανότητα περικοπών φορτίου, η οποία αναδεικνύει την αναγκαιότητα άμεσης λήψης μέτρων από την Πολιτεία και επιβολής ποινών που θα λειτουργούν ως αντικίνητρο στις καθυστερήσεις.

Η διασύνδεση των νησιών του Αιγαίου καθίσταται όμως κρίσιμη και όσον αφορά την επίτευξη των ενεργειακών και περιβαλλοντικών στόχων της Ελλάδας στο πλαίσιο της ενεργειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ορίζοντα το 2030. Ειδικότερα, η υιοθέτηση από το Συμβούλιο Υπουργών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή –στο πλαίσιο της αναθεώρησης της Οδηγίας για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ)- του στόχου για τουλάχιστον 32% συμμετοχή των ΑΠΕ στην τελική ακαθάριστη κατανάλωση ενέργειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2030 σημαίνει για την Ελλάδα ότι οι ΑΠΕ θα έχουν συμμετοχή στο ενεργειακό μίγμα της τελικής καθαρής κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας σε επίπεδα άνω του 60% (από περίπου 30% επί του παρόντος). Είναι προφανές ότι η επίτευξη αυτού του επιπέδου παραγωγής ηλεκτρισμού από ΑΠΕ στην Ελλάδα καθίσταται εφικτή μόνο με την εκμετάλλευση του πλούσιου δυναμικού ΑΠΕ των νησιωτικών περιοχών της χώρας.

Όλοι οι παραπάνω λόγοι καταδεικνύουν το επείγον των ηλεκτρικών διασυνδέσεων των νησιών του Αιγαίου (Κρήτη, Δωδεκάνησα, νησιά Βορείου Αιγαίου και Κυκλάδες) με το Ηπειρωτικό Σύστημα, που ενισχύεται περαιτέρω από την ύπαρξη της ευνοϊκής συγκυρίας χρηματοδότησης αυτών. Συγκεκριμένα η διασύνδεση της Κρήτης με την Αττική έχει ενταχθεί στον κατάλογο των Έργων Κοινού Ενδιαφέροντος (Project of Common Interest, PCI) της ΕΕ και μπορεί να τύχει ενίσχυσης σημαντικού ποσοστού του κόστους κατασκευής από το ταμείο Connecting Europe Facility (CEF) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, οι διασυνδέσεις των Δωδεκανήσων και των νησιών του Βορείου Αιγαίου έχουν τη δυνατότητα να ενισχυθούν από τη δημοπράτηση έως 25 εκ. δικαιωμάτων EUA (δηλαδή ενίσχυση άνω των 600 εκ. Ευρώ για τιμές δικαιώματος άνω των 24 Ευρώ/τόνο μετά το 2020), τα οποία θέτει στη διάθεση της χώρας η προσφάτως αναθεωρημένη Οδηγία 2003/87 (Art. 10a, Par. 9) της ΕΕ με σκοπό την απανθρακοποίηση της ηλεκτροδότησης των Ελληνικών νησιών.

Γίνεται λοιπόν φανερό ότι τόσο η υλοποίηση έργων που είναι ενταγμένα στο Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΔΠΑ) του ΑΔΜΗΕ (Κρήτη, Κυκλάδες), όσο και ο σχεδιασμός και η διασύνδεση των Δωδεκανήσων και των νησιών του Βορείου Αιγαίου πρέπει να υλοποιηθούν άμεσα και χωρίς καμία περαιτέρω καθυστέρηση. Ισχυρό κίνητρο προς την επίτευξη αυτού του στόχου αποτελεί η υιοθέτηση και εφαρμογή ενός σαφούς και στιβαρού πλαισίου επιβολής ρήτρας σε περίπτωση καθυστερήσεων. Οι κανόνες της εν

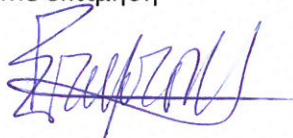
λόγω μεθοδολογίας πρέπει να είναι ξεκάθαροι και εύκολα εφαρμόσιμοι και παράλληλα το ύψος της ρήτηρας -που θα κληθεί να πληρώσει ο φορέας υλοποίησης- να είναι στο επίπεδο της μη αποφευγόμενης δαπάνης που υφίστανται οι καταναλωτές ηλεκτρικής ενέργειας από τις χρεώσεις ΥΚΩ. Αυτό άλλωστε επιβάλει και η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2014/536/ΕΚ -στην οποία αναφέρεται και η εισήγηση της ΡΑΕ- όταν ρητά επιτάσσει «...οι ελληνικές αρχές ζητούν αποζημίωση για τη μη υλοποιηθείσα εξοικονόμηση κόστους». Το πνεύμα αυτής της απόφασης άλλωστε αντανακλά και η Ελληνική νομοθεσία (βλ. Αρ. 108Α, Παρ. 9 του ν. 4001/2011) που προβλέπει ότι «...Ο υπολογισμός θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις δαπάνες ΥΚΩ που θα αποφεύγονταν σε περίπτωση υλοποίησης της διασύνδεσης αυτής.» Καθίσταται λοιπόν προφανές τόσο από την απόφαση της Ευρ. Επιτροπής, όσο και από το ν. 4001/2011 ότι η ρήτρα δεν μπορεί: (α) να ισούται απλά με ένα κλάσμα της μη υλοποιηθείσας εξοικονόμησης κόστους, για το οποίο μάλιστα δεν παρέχεται καμία πραγματική βάση καθορισμού της αριθμητικής του τιμής και (β) να σχετίζεται με παράγοντες που ουδόλως αναφέρονται είτε στην απόφαση της Ευρ. Επιτροπής είτε στο νόμο. Ειδικότερα δεν μπορεί η ρήτρα να εξισώνεται με ένα κλάσμα του κόστους κατασκευής της διασύνδεσης, καθώς αυτού του είδους η συσχέτιση ευθέως αντιβαίνει στην απαίτηση του κανονιστικού και νομοθετικού πλαισίου που ορίζει ότι ο φορέας υλοποίησης της διασύνδεσης σε περίπτωση καθυστέρησης οφείλει να είναι αντιμέτωπος με μια ρήτρα του αυτού μεγέθους με τις δαπάνες ΥΚΩ που δεν εξοικονομήθηκαν ακριβώς λόγω της προκαλούμενης καθυστέρησης. Ο ΕΣΑΗ λοιπόν πιστεύει ότι θα πρέπει να απαλειφθεί από το σχέδιο της εισήγησης της ΡΑΕ προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας κάθε αναφορά σχετική με τη θέσπιση άνω ορίου στην επιβαλλόμενη ρήτρα οριζόμενου ως ποσοστού της μη αποφευγόμενης δαπάνης και πολλώ δε μάλλον συσχετιζόμενου με το κόστος κατασκευής της διασύνδεσης.

Η προτεινόμενη από τη ΡΑΕ εισαγωγή διμηνιαίων ελέγχου προόδου του έργου, καθώς και ο καθορισμός ορισμένων οροσήμων που αντιστοιχούν σε συγκεκριμένη εργασία σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου θεωρούμε ότι μπορεί όντως να λειτουργήσει ως σύστημα έγκαιρης ανίχνευσης, προειδοποίησης και περιορισμού ενδεχόμενων καθυστερήσεων. Το γεγονός αυτό όμως –δηλαδή η εισαγωγή διμηνιαίων αντί ετήσιων ελέγχων- σε καμιά περίπτωση δεν θα πρέπει να οδηγεί σε σχετικό περιορισμό του αντικινήτρου για την αποφυγή καθυστερήσεων στην ολοκλήρωση της διασύνδεσης. Συγκεκριμένα, εάν από κάποιον έλεγχο εμπεριστατωμένα προκύψει ότι θα υπάρξει ένα (1) έτος (ή και περισσότερα έτη) καθυστέρησης στην υλοποίηση της διασύνδεσης, το ύψος της ρήτηρας θα πρέπει να ισούται με το ετήσιο κόστος (ή τα κόστη για όλα τα έτη) των ΥΚΩ για το νησί/νησιά που αφορά η διασύνδεση. Εάν αντίστοιχα προκύψει καθυστέρηση κάποιων μηνών, τότε το ύψος της ρήτηρας θα πρέπει να αντιστοιχεί στο κόστος των ΥΚΩ στο χρονικό αυτό διάστημα.

Τέλος, ένα επιπλέον θέμα που χρειάζεται αποσαφήνιση στην εισήγηση της ΡΑΕ είναι στο σημείο Ε του υπό διαβούλευση κειμένου όπου αναφέρεται ότι «...ενδεχομένως επιβάλλεται ρήτρα αποζημίωσης ...εφόσον διαπιστωθεί ότι η καθυστέρηση δεν οφείλεται σε ανωτέρα βία ή δικαστική αναστολή, ή σε άλλη αντικειμενική αδυναμία...». Ο ΕΣΑΗ

θεωρεί ότι η μεθοδολογία πρέπει ρητά και με σαφήνεια να προβλέπει ότι εφόσον διαπιστωθεί καθυστέρηση με υπαιτιότητα του φορέα υλοποίησης, τότε θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να επιβάλλεται ρήτρα αποζημίωσης αντίστοιχη της επιβάρυνσης των καταναλωτών ηλεκτρικής ενέργειας από τις χρεώσεις ΥΚΩ.

Με εκτίμηση



Γιώργος Στάμτζης
Γενικός Διευθυντής