

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Η EuroAsia Interconnector παραμένει προσηλωμένη στην έγκαιρη υλοποίηση της διασύνδεσης Αττικής-Κρήτης-Κύπρου-Ισραήλ

Λευκωσία, 18 Μαρτίου 2019 – Ο, Φορέας Υλοποίησης της ηλεκτρικής διασύνδεσης Ισραήλ-Κύπρου-Κρήτης-Αττικής βάσει Ευρωπαϊκού Κανονισμού 347/2013, εργάζεται εντατικά για την υλοποίηση του Ευρωπαϊκού έργου ΕΚΕ 3.10 EuroAsia Interconnector εντός των εγκεκριμένων χρονοδιαγραμμάτων, συμπεριλαμβανομένου και του σκέλους της διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής ΕΚΕ 3.10.3, εντός του 2022 .

Η έγκαιρη υλοποίηση του συνολικού έργου, με προτεραιότητα το σκέλος της διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής με υποθαλάσσιο καλώδιο 1000 μεγαβάτ (MW), χαίρει της εμπιστοσύνης και στήριξης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των αρμοδίων θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Καθώς το έργο εισέρχεται στο τελικό στάδιο υλοποίησης του, δημοσιεύματα στον Ελλαδικό τύπο καθώς και ισχυρισμοί και δηλώσεις διαφόρων αρμοδίων στη δημόσια σφαίρα, αφήνουν σκιές για την έγκαιρη υλοποίηση του έργου, την ωρίμανση της διασύνδεσης, καθώς και για τις χρηματοδοτικές και τεχνικές ικανότητες του Φορέα Υλοποίησης, τις οποίες ο Φορέας Υλοποίησης EuroAsia Interconnector επιθυμεί να διαλευκάνει:

1. «Εθνικό έργο»

Σε απάντηση ισχυρισμών ότι η διασύνδεση Κρήτης-Αττικής είναι δικαιωματικά ένα εθνικό έργο που ανήκει μόνο στον ΑΔΜΗΕ, ο Φορέας Υλοποίησης σημειώνει ότι από το 2013 έχει συμφωνηθεί από την Ελληνική και την Κυπριακή κυβέρνηση, τις Ρυθμιστικές Αρχές και τους Διαχειριστές Ελλάδας και Κύπρου ότι το έργο υλοποιείται από την EuroAsia Interconnector στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 347/2013 ως διασυνοριακό έργο στην ολότητα του, κάτι που επιβεβαιώθηκε και με τις πολιτικές αποφάσεις σε επίπεδο αρχηγών κρατών και την ένταξη του έργου στον κατάλογο ΕΚΕ το 2013, 2015 και 2017. Η υλοποίηση του επικυρώθηκε νομικά με την κοινή ρυθμιστική απόφαση ΡΑΕ ΡΑΕΚ τον Οκτώβρη του 2017 που αποτελεί διεθνή σύμβαση δεσμευτική για τα συμβαλλόμενα μέρη.

Ο Φορέας Υλοποίησης είχε αποδεχτεί εξ' αρχής την πλήρη μεταβίβαση της διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής στον ΑΔΜΗΕ με την λειτουργία της το 2022.

Η πρόσφατη απόφαση της ελληνικής πλευράς, όπως εκφράστηκε επίσημα από τον Υπουργό Ενέργειας για κατασκευή του έργου Κρήτης-Αττικής ως Εθνικό από τον ΑΔΜΗΕ/ΑΡΙΑΔΝΗ, δεν υποκαθιστά την κατασκευή του ήδη εγκεκριμένου έργου ΕΚΕ 3.10.3, αλλά ουσιαστικά δημιουργεί ένα νέο έργο και επαναφέρει τη προγενέστερη του Μνημονίου Συναντίληψης (ΜΟΥ) κατάσταση, δηλαδή της κατασκευής δύο (ή και περισσότερων) ξεχωριστών έργων κάτι που η ίδια η ΡΑΕ ορθά επιδίωξε από το 2016 να αποφύγει, βάση της Απόφασης της 280/2016.

2. Εφαρμογή του Μνημονίου Συναντίληψης (ΜοU)

Το Μνημόνιο Συναντίληψης (ΜΟΥ) που συνυπογράφηκε τον Οκτώβρη του 2017 μεταξύ της EuroAsia Interconnector ως Φορέα Υλοποίησης και του ΑΔΜΗΕ για την σύσταση κοινής εταιρείας η οποία θα αναλάμβανε την χρηματοδότηση και κατασκευή του έργου της Κρήτης-Αττικής είχε δύο βασικούς όρους:

α) την σύνθεση της μετοχικής δομής και β) το ιδιοκτησιακό καθεστώς του έργου.

Μετοχική Δομή σε κοινή SPV εταιρεία με ΑΔΜΗΕ

Όσον αφορά στη μετοχική δομή (51% ΑΔΜΗΕ, 39% EuroAsia Interconnector και 10% τρίτοι επενδυτές) ο Φορέας Υλοποίησης έχει γραπτώς αποδεχτεί εξ' αρχής και εξακολουθεί να αποδέχεται αυτό τον όρο.

Ιδιοκτησιακό Καθεστώς

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, ο Φορέας Υλοποίησης είχε αποδεχτεί εξ' αρχής και εξακολουθεί να αποδέχεται την πλήρη μεταβίβαση της διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής στον ΑΔΜΗΕ αμέσως μετά την ηλεκτρίση της, δηλαδή το 2022.

Σε σχέση με τους υπόλοιπους επιμέρους όρους της υπό διαπραγμάτευσης συμφωνίας μετόχων που προτάθηκε από τον ΑΔΜΗΕ (shareholders' agreement), η EuroAsia Interconnector δεν έχει οποιαδήποτε άλλη εμπορική ή επιχειρηματική διαφωνία σε οποιοδήποτε θέμα που αφορά την συμφωνία μετόχων (shareholders' agreement) πλην της κατοχύρωσης τεχνικών προδιαγραφών και διαδικασιών προκήρυξης που θα διασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα του συνολικού έργου, το οποίο αποτελεί καθήκον της ως Φορέα Υλοποίησης βάσει του Κανονισμού 347/2013. Κατά συνέπεια, ο Φορέας Υλοποίησης ουδέποτε υπαναχώρησε από τις διαπραγματεύσεις και τα συμφωνηθέντα.

Διασφάλιση Διαλειτουργικότητας της διασύνδεσης Ισραήλ-Κύπρου-Ελλάδας

Η μοναδική έγνοια του Φορέα Υλοποίησης ήταν και παραμένει η διασφάλιση της διαλειτουργικότητας του όλου συστήματος, η οποία μπορεί να επιτευχθεί μόνο με εξασφάλιση της συμβατότητας της διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής με τα υπόλοιπα σκέλη του έργου (δηλ. Κρήτη-Κύπρος, Κύπρος-Ισραήλ) ώστε να καταστεί εφικτή η διασύνδεση της ενεργειακά και ηλεκτρικά απομονωμένης Κύπρου με το ελληνικό και κατ' επέκταση ευρωπαϊκό σύστημα.

Η ηλεκτρική διασύνδεση EuroAsia Interconnector έχει σχεδιαστεί και εγκριθεί από τις Ρυθμιστικές Αρχές Κύπρου και Ελλάδας σαν ενιαίο πολυτερματικό σύστημα (multiterminal system). Έχει επιβεβαιωθεί από όλους τους κατασκευαστές σταθμών μετατροπής (HVDC Converter Stations) και εξειδικευμένους τεχνικούς συμβούλους και Ευρωπαίους διαχειριστές ότι δεν είναι δυνατή η διασφάλιση της διαλειτουργικότητας του συστήματος εάν αυτό αναπτυχθεί τμηματικά (δηλ. σαν multiterminal – multivendor) αλλά μόνο διαμέσου ενιαίας ανάπτυξης (multiterminal single vendor) που διασφαλίζεται διαμέσου μιας ενιαίας προκήρυξης.

Η επιμονή της ελληνικής πλευράς να διαχωρίσει το έργο για να προκηρύξει η ίδια ξεχωριστό διαγωνισμό με ξεχωριστές τεχνικές προδιαγραφές καθιστά ανέφικτή την συνολική σύνδεση του έργου.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε δεσμευτικό Οδικό Χάρτη ο οποίος προβλέπει τη σύσταση τεχνικής επιτροπής η οποία θα καθορίσει τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές του έργου και θα καθορίσει πώς ενδείκνυται να διενεργηθεί η διαγωνιστική διαδικασία προκειμένου να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα του Έργου. Τον Οδικό Χάρτη και το ρόλο της τεχνικής επιτροπής, όπως προτάθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποδέχτηκε ο Φορέας Υλοποίησης και όλοι οι επίσημοι φορείς στην Κύπρο. Αντίθετα, η Ελληνική πλευρά απέρριψε την πρόταση να καθορίσει η τεχνική επιτροπή την ενδεδειγμένη διαγωνιστική διαδικασία. Αυτή η απόρριψη της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από την Ελληνική πλευρά είναι ο αποκλειστικός λόγος που δεν έχει σημειωθεί πρόοδος τους τελευταίους μήνες σε σχέση με τη διασύνδεση Κρήτης – Αττικής.

3. Ο Φορέας Υλοποίησης

Ο Φορέας Υλοποίησης εκπληρώνει, από το 2013, πλήρως όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 347/2013 και ρυθμιστικές αποφάσεις (CBCA), όπως επισημαίνεται και στην επιστολή του Επιτρόπου Ενέργειας της ΕΕ,

Miguel Arias Cañete Ιανουάριου 2019, που αποδίδει τα εύσημα στον EuroAsia Interconnector.

Στα πλαίσια αξιολόγησης και έγκρισης του επίσημου Επενδυτικού Φακέλου και την έκδοση της κοινής ρυθμιστικής απόφασης του 2017, οι Ρυθμιστικές Αρχές Κύπρου και Ελλάδος αξιολόγησαν θετικά και αναγνώρισαν την αξιοπιστία και ικανότητα του Φορέα Υλοποίησης Euroasia Interconnector να προβεί στην υλοποίηση της ηλεκτρικής διασύνδεσης.

Τεχνική επάρκεια κι εφικτότητα

Η EuroAsia Interconnector, ως Φορέας Υλοποίησης έχει συνάψει στρατηγικές συνεργασίες με κορυφαίους Ευρωπαίους Διαχειριστές και εξειδικευμένους τεχνικούς συμβούλους, με τεχνογνωσία και εμπειρία σε ολοκληρωμένα έργα υποθαλάσσιων διασυνδέσεων HVDC, και διασφαλίζει την ομαλή και έγκαιρη υλοποίηση της ηλεκτρικής διασύνδεσης ως ενιαίου πολυτερματικού συστήματος χρησιμοποιώντας τις υψηλότερες προδιαγραφές και συστήματα διαχείρισης.

Έχει διεκπεραιώσει όλες τις απαιτούμενες τεχνοοικονομικές μελέτες και προπαρασκευαστικές εργασίες και έχει πετύχει σημαντική πρόοδο εργασιών και εγκρίσεων (Μελέτες Κόστους Οφέλους, Επιχειρηματικό Πλάνο, Σχέδιο Χρηματοδότησης, Αδειοδοτικά, Περιβαλλοντικές και Τεχνικές Μελέτες, Έρευνες Βυθού, κλπ) και έχει προκηρύξει διεθνή διαγωνισμό ο οποίος βρίσκεται στο τελευταίο στάδιο ανάθεσης εργασιών κατασκευής.

Το στάδιο ωρίμανσης του συνολικού έργου Κύπρου-Κρήτης-Αττικής, έχουν εξ άλλου αναγνωρίσει και εγκρίνει τόσο οι Αδειοδοτικές Αρχές αλλά και οι Ρυθμιστικές Αρχές με την έκδοση της Κοινής Ρυθμιστικής Απόφασης (CBCA) όπου τονίζεται πως το έργο βρίσκεται σε «επαρκή βαθμό ωριμότητας» όπως απαιτείτο βάση του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 347/2013. Διευκρινίζεται ότι και το σκέλος Κύπρου-Κρήτης βρίσκεται σε επαρκή βαθμό ωριμότητας και έχει επιβεβαιωθεί ότι η κατασκευή του είναι απόλυτα εφικτή.

Ο Φορέας Υλοποίησης όσο και οι Διαχειριστές Συστήματος Μεταφοράς (TSO) δεν είναι κατασκευαστές έργων (εργολάβοι δηλαδή), αλλά λειτουργούν σαν φορείς υλοποίησης (project promoters / developers) και οφείλουν να αναθέτουν το έργο σε διεθνείς αξιόπιστους εργολάβους και κατασκευαστές μέσα από διαφανείς διαγωνιστικές διαδικασίες.

Οικονομική επάρκεια Φορέα Υλοποίησης

Η EuroAsia Interconnector ως φορέας υλοποίησης εκπληρώνει όλες τις συμβατικές και κανονιστικές της υποχρεώσεις που της έχουν ανατεθεί, αναλαμβάνοντας την πλήρη χρηματοδότηση του έργου. Προς διασφάλιση της χρηματοδότησης του έργου ο Φορέας υλοποίησης, πέραν της δικής του οικονομικής συνεισφοράς, έχει ήδη εξασφαλίσει την συμμετοχή κορυφαίων χρηματοδοτικών οργανισμών και από κοινού αναλαμβάνουν την πλήρη χρηματοδότηση του έργου με ίδια και δανειακά κεφάλαια.

Η EuroAsia Interconnector χρηματοδοτεί από το 2012 με ίδιους πόρους όλες τις μελέτες, εργασίες και δραστηριότητες που απαιτούνται, μέρος των οποίων συγχρηματοδοτούνται και από την ΕΕ, για να βρίσκεται το έργο στην σημερινή ωριμότητα και έτοιμο να ξεκινήσει η κατασκευή του.

Ο Φορέας Υλοποίησης έχει αναλάβει την πλήρη χρηματοδότηση και την καταβολή ίδιας συμμετοχής όπως έχει υποβάλει κι έχουν εγκριθεί στο επίσημο επενδυτικό του αίτημα. Επίσης εξασφαλίζει την πρόσβαση σε Ευρωπαϊκά κονδύλια προς αποκλειστικό όφελος των πολιτών της Ελλάδος και Κύπρου μέσω του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF).

Ο Φορέας Υλοποίησης τον Οκτώβρη του 2018 έχει υποβάλει Αίτηση Χρηματοδότησης προς το CEF (συμπεριλαμβανομένου και του σκέλους Κρήτης Αττικής) την οποία δυστυχώς δεν έχει συνυπογράψει η Ελληνική πλευρά (παρά την υπογραφή της Κυπριακής Κυβέρνησης), επικαλούμενη μονομερή Απόφαση της ΡΑΕ η οποία όπως τοποθετήθηκε και γραπτώς η ΕΕ είναι παράνομη και άκυρη.

Στα πλαίσια του Επενδυτικού Αιτήματος και Χρηματοδοτικού Πλάνου ο Φορέας υλοποίησης έχει υποβάλει ως απαιτούμενο ποσό ιδίων κεφαλαίων για κατασκευή της διασύνδεσης Κρήτη Αττική σε €320εκ. και έχει αποδεχτεί γραπτώς στην ΕΕ και στις Ρυθμιστικές Αρχές την συμμετοχή του στο αρχικό κεφάλαιο του SPV Κρήτης Αττικής που ορίστηκε στα €200εκ. Οποιοσδήποτε άλλες αναφορές είναι απλά παραπλανητικές πληροφορίες.

Ο ισχυρισμός ότι ο Φορέας Υλοποίησης δεν μπορεί να καταβάλει το ποσό που αντιστοιχεί στο 39% είναι εντελώς ανυπόστατος. Ο Φορέας Υλοποίησης κλήθηκε να καταβάλει κεφάλαιο σε SPV εταιρεία στην οποία ανατέθηκε έργο με παράνομες αποφάσεις της ΡΑΕ κατά παράβαση του Κανονισμού (ΕΕ) 347/2013 και ενάντια στον Οδικό Χάρτη που υπέδειξε η ΕΕ ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του συνολικού έργου.

4. «Καθυστερήσεις» - Ο Συντομότερος χρόνος υλοποίησης της διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής είναι στα πλαίσια του ΕΚΕ 3.10 EuroAsia Interconnector

Από το 2013, ο Φορέας Υλοποίησης EuroAsia Interconnector έχει διεκπεραιώσει τις τεχνικές και άλλες μελέτες, με το έργο να φτάνει σε επαρκή βαθμό ωρίμανσης, όπως προβλέπεται από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Εξασφαλίζοντας επαρκή βαθμό ωριμότητας υπόβαλε το επίσημο αίτημα επένδυσης (Investment Request) στις αρμόδιες αδειοδοτικές αρχές τον Ιούλιο του 2017. Εκδόθηκε τον Οκτώβριο του 2017 η από κοινού έγκριση της Διασυνοριακής Συμφωνίας Επιμερισμού Κόστους (CBCA), για την ολότητα του έργου, από τις Ρυθμιστικές Αρχές Κύπρου και Ελλάδος, η οποία δημοσιεύτηκε επίσημα τον Μάρτιο του 2018.

Τον Απρίλιο του 2018, λαμβάνοντας υπόψη το εθνικό συμφέρον και την επιτακτική ανάγκη της διασύνδεσης της Κρήτης με την υπόλοιπη Ελλάδα, η EuroAsia Interconnector, προχώρησε στην προκήρυξη διεθνή διαγωνισμού για την έγκαιρη υλοποίηση ολόκληρου του έργου.

Με βάση τον προγραμματισμό και την πρόοδο των εργασιών, σήμερα το έργο θα είχε ήδη ανατεθεί από τον Φορέα Υλοποίησης και θα βρισκόταν σήμερα στη φάση κατασκευής με ορίζοντα υλοποίησης εντός των προσυμφωνημένων χρονοδιαγραμμάτων.

Οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση του έργου οφείλονται στην μη αποδοχή της ελληνικής πλευράς να εφαρμόσει τον συμφωνημένο Οδικό Χάρτη που προτάθηκε από την ΕΕ. Οφείλονται επίσης στις μονομερείς αποφάσεις της ΡΑΕ η οποία παρά τις προτροπές και εκκλήσεις της ΕΕ, του ACER (ευρωπαϊκού ρυθμιστή) και των Κυπριακών Ρυθμιστικών Αρχών και Κυβέρνησης προχώρησε μονομερώς παραβιάζοντας τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος στην ανάθεση της διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής. Καθυστέρηση στην υλοποίηση προκαλεί η ανεξήγητη στάση της υπηρεσίας περιβάλλοντος του ΥΠΕΝ να μην αξιολογεί τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου και η στάση του διαχειριστή η οποία είναι αντίθεση με τις συμβατικές και θεσμικές του υποχρεώσεις όπως προβλέπονται στον ΕΕ Κανονισμό για ΕΚΕ.

Όπως έχει επισημάνει επανειλημμένα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ο ίδιος ο επίτροπός ενέργειας Migueu Arias Canete ο συντομότερος χρόνος υλοποίησης της διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής είναι στα πλαίσια του ΕΚΕ 3.10 EuroAsia Interconnector.

5. Οικονομικό όφελος προς τους Έλληνες Καταναλωτές
Επιπρόσθετα από την ετήσια μείωση ΥΚΩ κατά €450 εκ. είναι επιλέξιμο για χορηγία €350 εκ. για στην κατασκευή της διασύνδεση Κρήτης-Αττικής

Η υλοποίηση του έργου ως έργο κοινού ενδιαφέροντος προφέρει σημαντικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη στους Έλληνες καταναλωτές της τάξης των € 8 δις. Τα οφέλη είναι πολλαπλάσια από το κόστος κατασκευής κι επιτυγχάνει την μείωση των ΥΚΩ. (πέραν των γεωπολιτικών και τεχνικών). Τα οικονομικά οφέλη αυτά έχει επισήμως αναγνωρίσει η ΡΑΕ βάσει των μελετών κόστος – οφέλους που αποτέλεσαν τη βάση για την έκδοση της κοινής απόφασης ΡΑΕ – ΡΑΕΚ για τον διασυνοριακό επιμερισμό του κόστους του έργου (CBCA)

Η υλοποίηση της ηλεκτρικής διασύνδεσης Κρήτης Αττικής στα πλαίσια του ΕΚΕ γίνεται με χαμηλότερο κόστος στον Έλληνα καταναλωτή αφού το έργο είναι επιλέξιμο για χορηγία ύψους €350 εκ. Ταυτόχρονα έχει χαμηλότερο κόστος χρηματοδότησης λόγω πρόσβασης στην ΕΤΕπ. (ΕΙΒ). Εκτιμάται ότι το κόστος κατασκευής για το σκέλος του Κρήτη-Αττική θα είναι κατά €500-600εκ χαμηλότερο από το αντίστοιχο κόστος ενός εθνικού. Διευκρινίζεται ότι και η απόφαση CBCA προβλέπει την εξασφάλιση χρηματοδότησης από το CEF, αφού το εγκριθέν ποσό κατασκευής από την ΡΑΕ υπολείπεται κατά €350-400εκ από το πραγματικό κόστος.

Πρόσκληση Συνεργασίας

Ο Φορέας Υλοποίησης EuroAsia Interconnector, επαναλαμβάνει την ειλικρινή επιθυμία συνεργασίας με τις Ελληνικές αρχές, όπως αυτή εκφράστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις Κυπριακές Αρχές σε κοινό ανακοινωθέν μετά από συνάντηση που καλέστηκε με πρωτοβουλία της αρμόδιας Διεύθυνσης της ΕΕ στη Λευκωσία στις 27 Φεβρουαρίου 2019.

Με αυτό το [κοινό ανακοινωθέν](#) καλείται η ελληνική πλευρά να αποδεχτεί τον Οδικό Χάρτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και να ξαναρχίσει τις συζητήσεις για την υλοποίηση του έργου στο πλαίσιο του κανονισμού PCI ΔΕΔ-Ε προς αμοιβαίο όφελος όλων των ενδιαφερομένων και ιδίως της Ελλάδας και της Κύπρου.