



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 7.8.2006
COM(2006) 443 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΔΙΚΤΥΑ
ΚΑΤΑ ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2002 –2004**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 της απόφασης αριθ. 1229/2003/ΕΚ

{SEC(2006) 1059}

Η παρούσα έκθεση έχει συνταχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 της απόφασης αριθ. 1229/2003/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26^{ης} Ιουνίου 2003, για καθορισμό συνόλου προσανατολισμών σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1254/96/EK¹.

Η παρούσα έκθεση σχετικά με την εκτέλεση παρουσιάζει συνοπτικά το πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η πολιτική των διευρωπαϊκών ενεργειακών δικτύων (ΔΕΔ-E) καθώς και το πεδίο εφαρμογής και τους στόχους των κατευθυντηρίων γραμμών συνοδευόμενα από σύντομη περιγραφή της προόδου που έχει επιτευχθεί στην εκτέλεση κατά το χρονικό διάστημα 2002 έως 2004. Βασίζεται σε πληροφορίες που έχουν ληφθεί από τις επιχειρήσεις του συστήματος μεταφοράς και από ειδικούς των κρατών μελών.

Στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης παρέχονται αναλυτικά στοιχεία σχετικά με την εκτέλεση συνδέσεων στους τομείς του ηλεκτρισμού και του φυσικού αερίου κατά το χρονικό διάστημα 2002 έως 2004.

1. Πλαίσιο της πολιτικής για τα ΔΕΔ-E

Η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού και η λειτουργία της εσωτερικής ενεργειακής αγοράς αποτελούν θεμελιώδεις στόχους πολιτικής. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για την ενέργεια σε διευρωπαϊκό επίπεδο (ΔΕΔ-E) που έχουν στόχο τη δημιουργία δικτύου ηλεκτρικού και δικτύου φυσικού αερίου πραγματικά ευρωπαϊκού χαρακτήρα με βελτίωση της σύνδεσης των κατακερματισμένων εθνικών δικτύων.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα διευρωπαϊκά δίκτυα βασίζεται σε τρεις ακρογωνιαίους λίθους. Τη νομική βάση για τα ΔΕΔ, άρθρα 154-156 της συνθήκης ΕΚ που τίθεται με τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τον κανονισμό σχετικά με την δημοσιονομική στήριξη για τα ΔΕΔ² και την απόφαση με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΔΕΔ ενέργειας, όπου προσδιορίζονται άξονες για έργα προτεραιότητας και έργα κοινού ενδιαφέροντος.

Ο σκοπός της κοινοτικής δράσης, που ορίζεται από τη Συνθήκη, είναι η προαγωγή της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά στο πλαίσιο των ανοικτών και ανταγωνιστικών αγορών ενέργειας.

Οι κατευθυντήριες γραμμές παρουσιάζουν το σκοπό, το πεδίο εφαρμογής και τους στόχους της κοινοτικής δράσης και συνοδεύονται από παραρτήματα με καταλόγους έργων. Οι κατευθυντήριες γραμμές εξειδικεύουν τα κριτήρια επιλεξιμότητας σύμφωνα με τα οποία είναι δυνατή η παροχή χρηματοδοτικής στήριξης σε έργα. Έτσι ο δημοσιονομικός κανονισμός είναι δυνατόν να παρέχει στήριξη σε αρκετά καλώς προσδιοριζόμενα έργα κοινού ενδιαφέροντος.

¹ EE L 176, της 15.7.2003, σ. 11.

² EE L 228, της 23.9.1995, σ. 1, κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου, της 18^{ης} Σεπτεμβρίου 1995, περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων, όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1159/05 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Ιουλίου 2005 (EE L 191, της 22.7.2005, σ. 16.)

2. Κατευθυντήριες γραμμές για τα ΔΕΔ-Ε

Οι κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τα ΔΕΔ-Ενέργεια εκδόθηκαν το έτος 1996 και περιλαμβάνουν κατάλογο έργου κοινού ενδιαφέροντος. Ο κατάλογος έργων έχει αναθεωρηθεί δύο φορές, το έτος 1997 και το έτος 1999. Η πρόσφατη αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών τέθηκε σε ισχύ τον Ιούνιο του 2003. Προσδιορίζει άξονες για έργα προτεραιότητας και έργα κοινού ενδιαφέροντος, των οποίων η εκτέλεση αναλύεται στην παρούσα έκθεση.

Οι κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών ενεργειακών δικτύων στοχεύουν στην επίτευξη της αποτελεσματικής λειτουργίας της εσωτερικής ενεργειακής αγοράς, την ανάπτυξη της συνοχής στην Ένωση, την ενίσχυση της ασφάλειας εφοδιασμού και την προστασία του περιβάλλοντος. Η διασύνδεση εθνικών δικτύων και η κατασκευή επιπλέον διασυνδέσεων μεταξύ κρατών μελών αποτελεί στοιχείο ολοκλήρωσης, με το οποίο προωθείται το ενιαίο ευρωπαϊκό ενεργειακό δίκτυο μεταφοράς. Πρωταρχικής σημασίας στοιχείο είναι η ολοκλήρωση της επιλογής στους άξονες προτεραιότητας έργων τα οποία έχουν χαρακτήρα διασυνοριακό ή τα οποία έχουν σημαντική επίπτωση στη διασυνοριακή δυναμικότητα μεταφοράς.

Οι άξονες για έργα προτεραιότητας λαμβάνουν υπόψη τις συνδέσεις που απαιτούνται για την αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού. Οι προκλήσεις για τα δίκτυα ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου είναι διαφορετικές:

i) Οι υφιστάμενες ικανότητες των ηλεκτρικών διασυνδέσεων είναι πολύ ανεπαρκείς για την περαιτέρω ανάπτυξη της ανταλλαγής και των εμπορικών συναλλαγών. Έτσι, το Μάρτιο του 2002 στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Βαρκελώνης οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων συμφώνησαν να θέσουν για τα κράτη μέλη ένα στόχο, σύμφωνα με τον οποίο το επίπεδο ηλεκτρικών διασυνδέσεων θα πρέπει να καταστεί ισοδύναμο προς το 10% τουλάχιστον της εγκατεστημένης παραγωγικής της δυναμικότητας μέχρι το έτος 2005.

ii) Όσον αφορά το φυσικό αέριο, κατά τα επόμενα 20-30 έτη θα προκύψει εντόνως αύξουσα εξάρτηση από εισαγωγές φυσικού αερίου. Στο πλαίσιο της πολιτικής για τα ΔΕΔ-Ε, πραγματιστικός στόχος είναι να οριστεί επιπρόσθετη δυναμικότητα εισαγωγής φυσικού αερίου 70 δισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων μέχρι το έτος 2013 από πηγές στη Ρωσία, τη Νότιο Αφρική, την περιφέρεια της Κασπίας θάλασσας και τη Μέση Ανατολή. Οι κύριοι προμηθευτές φυσικού αερίου επί του παρόντος είναι η Νορβηγία, η Ρωσία και η Νότιος Αφρική. Μελλοντικώς η Κασπία θάλασσα, η Μέση Ανατολή και η περιφέρεια του Κόλπου, θα καταστούν επιπρόσθετοι σημαντικοί προμηθευτές. Οι πηγές αυτές καθορίζουν τις φυσικές οδούς διέλευσης.

Οι άξονες για έργα προτεραιότητας που αποτελούν επακόλουθο αυτών των προκλήσεων περιγράφονται στο παράρτημα, στο τμήμα 1.

2.1 Προσδιορισμός και ιεράρχηση των έργων του ΔΕΔ-Ενέργεια

Η κοινοτική δράση για την ανάπτυξη ενεργειακών δικτύων αφορά τα κύρια δίκτυα μεταφοράς για την ηλεκτρική ενέργεια και το φυσικό αέριο, εξαιρουμένων των δικτύων διανομής.

Ένα έργο είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως κοινού ενδιαφέροντος όσον αντιστοιχεί στους στόχους και τις προτεραιότητες που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές και παρουσιάζει δυνητική οικονομική βιωσιμότητα. Η ένταξη έργου στον κατάλογο κοινού ενδιαφέροντος γίνεται με την επιφύλαξη της εκτίμησης των περιβαλλοντικών του επιπτώσεων.

Ενώ αρχικώς ως αναγκαία θεωρήθηκαν δέκα έργα, τα ονομαζόμενα «Έργα Έσσης», τα οποία εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Έσσης το Δεκέμβριο του 1994, ο κατάλογος αυτός διευρύνθηκε ταχύτατα μέσω **προσέγγισης από βάση προς κορυφή** σε 200 περίπου έργα κοινού ενδιαφέροντος το έτος 1999. Κατά την αναθεώρηση που εγκρίθηκε το 2003 λήφθηκε απόφαση για περισσότερα από 220 έργα.

Κατά την πρόσφατη αναθεώρηση πραγματοποιήθηκε κάποια ιεράρχηση των έργων. Επιπλέον προς τη βελτίωση συνδέσεων γενικώς, είναι αναγκαίο να αναπτυχθούν και να τύχουν υψηλής προτεραιότητας συγκεκριμένες συνδέσεις. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε μετατόπιση της στρατηγικής, δηλαδή σε **στρατηγική από κορυφή προς βάση** όσον αφορά τις υψηλότερες προτεραιότητες. Το αποτέλεσμα ήταν ότι η απόφαση για τις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά την ενέργεια, που εκδόθηκε τον Ιούνιο του έτους 2003, προσδιορίζει εκτός από τα έργα κοινού ενδιαφέροντος άξονες για έργα προτεραιότητας. Κατά τον τρόπο αυτό το πρόγραμμα ΔΕΔ-Ε ανταποκρίνεται στην αυξημένη εξάρτηση από εισαγωγές φυσικού αερίου, που συνεπάγεται σημαντική αύξηση στην δυναμικό μεταφοράς φυσικού αερίου, και την ανάγκη αυξημένης ικανότητας διασύνδεσης ηλεκτρικών δικτύων μεταξύ των κρατών μελών, που αναμένεται ότι θα διευκολύνει την περισσότερο αξιόπιστη και αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου και την αποφυγή ολικών διακοπών.

Στα σχήματα 1) και 2) εικονίζονται οι άξονες για έργα προτεραιότητας. Η ανάγκη σύνδεσης αγορών που λειτουργούν ξεχωριστά στον τομέα του ηλεκτρισμού είναι εμφανής καθώς και η ανάγκη ενίσχυσης του εφοδιασμού με φυσικό αέριο.

2.2 Παρεπόμενα των κατευθυντήριων γραμμών για τα ΔΕΔ-Ε

Η έκθεση και το παράρτημά της παρουσιάζουν την πρόοδο που έχει επέλθει στην υλοποίηση υποδομής για τη μεταφορά ενέργειας σύμφωνα με τους στόχους της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τα διευρωπαϊκά ενεργειακά δίκτυα (ΔΕΔ-Ε). Ουσιαστική παράμετρο αποτελεί το γεγονός ότι οι τύποι των έργων τροποποιήθηκαν με τις αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές οι οποίες εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Ιούνιο του 2003. Λόγω των μακροχρόνιων διαστημάτων που απαιτήθηκαν για την αδειοδότηση και την κατασκευή, τυπικά πέντε έως δέκα έτη, θεωρήθηκε αναγκαίο να περιληφθεί στην ανάλυση και το χρονικό διάστημα 1996-2000. Πραγματοποιήθηκε διασύνδεση μεταξύ της νέας και της παλαιάς κατάταξης. Κατά συνέπεια η έκθεση σχετικά με την εκτέλεση βασίζεται στους τύπους έργων που είχαν καθορισθεί στην απόφαση για τις κατευθυντήριες γραμμές η οποία εκδόθηκε τον Ιούνιο του 2003.

Επιπλέον, στο παράρτημα περιέχονται σχετικά στοιχεία για τα έργα που παρατίθενται στις ήδη ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές καθώς και τις συμβάσεις που ανατέθηκαν στο πλαίσιο του κονδυλίου για τα ΔΕΔ-Ε του προϋπολογισμού. Τα στοιχεία που περιέχονται στους σχετικούς καταλόγους επικυρώθηκαν από ειδικούς των κρατών μελών οι οποίοι ορίστηκαν από την Επιτροπή ΔΕΔ-Ε κατά τη διάρκεια του έτους 2005.

3. Πρόοδος στην εκτέλεση

Από το έτος 1996 οι τομείς του φυσικού αερίου και του ηλεκτρισμού παρουσίασαν διαφορετικό τύπο εξέλιξης όσον αφορά την εκτέλεση των έργων. Παρόλο που μέχρι τώρα η διαχείριση της ασφάλειας εφοδιασμού με φυσικό αέριο ήταν ικανοποιητική, η έλλειψη δυναμικότητας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και επάρκειας διασύνδεσης είχε ως αποτέλεσμα σοβαρές συμφορήσεις σε συγκεκριμένες γραμμές ακόμη και σειρά ολικών διακοπών κατά το έτος 2003.

Από τον κατάλογο «Εργων Έσσης» που καταρτίστηκε το έτος 1994 τα πέντε έργα τα σχετικά με το φυσικό αέριο τέθηκαν σε λειτουργία σύντομα στη συνέχεια. Επρόκειτο για τους κεντρικούς αγωγούς φυσικού αερίου Αλγερία - Μαρόκο – Ισπανία και Ρωσία - Λευκορωσία - Πολωνία - ΕΕ και τα νέα δίκτυα φυσικού αερίου στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Νοτιοδυτική Ισπανία.

Από τα πέντε έργα που αφορούν ειδικά την ηλεκτρική ενέργεια τέθηκαν σε λειτουργία δύο, η σύνδεση μεταξύ της βόρειας Πορτογαλίας και της Ισπανίας και η διασύνδεση Ιταλίας - Ελλάδας. Τα τρία άλλα έργα δεν κατέστη δυνατόν να υπερβούν τις δυσκολίες διοικητικής αδειοδότησης (για τα έργα Γαλλία - Ιταλία και Γαλλία - Ισπανία) ή δεν λήφθηκε απόφαση σχετικά με την κατασκευή (για τη σύνδεση μεταξύ του ανατολικού και του δυτικού μέρους της Δανίας). Η τάση αυτή συνεχίστηκε για τα έργα που τέθηκαν σε λειτουργία κατά το χρονικό διάστημα 1996-2001, που περιλαμβάνει 18 έργα στον τομέα του φυσικού αερίου και 6 στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας.

3.1 Περαιτωμένα έργα

Στα σχήματα 3) και 4) (λεπτομέρειες παρέχονται στον πίνακα 1 και τον πίνακα 2 στο παράρτημα) εμφανίζονται τα έργα που τέθηκαν σε λειτουργία μετά το 2001. Περιλαμβάνουν 45 έργα στον τομέα του ηλεκτρισμού, με αρκετά από αυτά στην Ισπανία, την Πορτογαλία και την Νοτιοανατολική Ευρώπη, και 16 έργα φυσικού αερίου. Δεκατέσσερα από τα έργα αυτά υποστηρίχθηκαν με συμβάσεις στο πλαίσιο του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Ε.

Τα αντίστοιχα διασυνοριακά έργα (και τα έργα με υψηλή επίπτωση στη διασυνοριακή μεταφορά) που αποτελούν έργα προτεραιότητας περιλαμβάνουν ηλεκτρικές συνδέσεις στους άξονες EL.1, EL.2, EL.3, EL.4, EL.6 και EL.7 και, επί πλέον, συνδέσεις φυσικού αερίου στους άξονες NG.2 και NG.4, όπως εμφανίζεται στα σχήματα 3) και 4).

3.2 Έργα υπό κατασκευή

Στα σχήματα 3) και 4) (λεπτομέρειες παρέχονται στον πίνακα 2 και στον πίνακα 3 στο παράρτημα) εμφανίζονται τα έργα τα οποία επί του παρόντος βρίσκονται υπό κατασκευή. Ο κατάλογος αυτός περιλαμβάνει 14 έργα ηλεκτρισμού, με αρκετά από αυτά στην Ισπανία και την Πορτογαλία, και 11 έργα φυσικού αερίου. Εννέα από τα έργα αυτά υποστηρίχθηκαν με συμβάσεις στο πλαίσιο του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Ε.

Τα αντίστοιχα διασυνοριακά έργα (περιλαμβανομένου ενός με υψηλή επίπτωση στη διασυνοριακή μεταφορά) τα οποία αποτελούν έργα προτεραιότητας περιλαμβάνουν ηλεκτρικές συνδέσεις στους άξονες EL.3, EL.4, EL.6 και EL.7 και, περαιτέρω, συνδέσεις φυσικού αερίου στους άξονες NG.3 και NG.4, όπως εμφανίζεται στα σχήματα 3) και 4).

3.2β Επίπτωση των επιπρόσθετων διασυνοριακών συνδέσεων

Η εκτίμηση της επίπτωσης των διασυνοριακών συνδέσεων που περατώθηκαν και των συνδέσεων υπό κατασκευή βασίζεται στην αύξηση της δυναμικότητας που εμφανίζεται στους πίνακες 2 και 4 στο παράρτημα. Για τις συνδέσεις ηλεκτρισμού μετρίεται με την «καθαρή επιπρόσθετη δυναμικότητα» η οποία συσχετίζεται με την «καθαρή δυναμικότητα μεταφοράς» της υπό εξέταση χώρας.

Για το Βέλγιο η καθαρή αύξηση δυναμικότητας 900 MVA με την πρόσθετη γραμμή Avelin-Avelgem προς Γαλλία αντιστοιχεί στο 16% της υφιστάμενης καθαρής δυναμικότητας μεταφοράς. Για την Ιταλία, η αύξηση που προβλέπεται με το μεταγωγέα φάσης στο Rondissone και την περατωθείσα σύνδεση προς Ελβετία αποφέρει 22% της καθαρής δυναμικότητας μεταφοράς. Οι δύο γραμμές που συνδέουν προς Ernestinovo στην Κροατία αντιστοιχούν στο 38% της καθαρής δυναμικότητας μεταφοράς. Οι δύο επιπλέον γραμμές που συνδέουν την Πορτογαλία με την Ισπανία μπορούν να καλύψουν πολύ μεγάλο τμήμα της καθαρής μεταφοράς από και προς την Ισπανία. Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση απώλειας μιας γραμμής η δεύτερη εξακολουθεί να διαθέτει επαρκή δυναμικότητα για ουσιαστική μεταφορά ισχύος. Συνεπώς, για την Πορτογαλία η ασφάλεια εφοδιασμού έχει αυξηθεί σημαντικά.

Οι πρόσθετες αυτές γραμμές αυξάνουν την ανταλλαγή ηλεκτρισμού σημαντικά. Ειδικότερα, η Πορτογαλία υπερβαίνει πλέον το στόχο ικανότητας διασύνδεσης 10%. Άλλες χώρες όμως, όπου περιλαμβάνονται η Ισπανία, η Ιταλία, η Ελλάδα, η Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, εξακολουθούν να υπολείπονται του στόχου αυτού. Αυτό δημιουργεί την ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας εφοδιασμού στην Κοινότητα με αντιμετώπιση της συμφόρησης στα ηλεκτρικά δίκτυα και απόκριση στις πραγματικές ανάγκες μεταφοράς στην αγορά. Κατόπιν τούτου παραμένουν στους άξονες προτεραιότητας αναγκαίες οι πρόσθετες διασυνοριακές ηλεκτρικές διασυνδέσεις.

Για συνδέσεις φυσικού αερίου, η αύξηση της δυναμικότητας μετρίεται σε δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα ετησίως (Bcm/a). Ο πίνακας 2 και ο πίνακας 4 αποκαλύπτουν ότι οι νέοι αγωγοί φυσικού αερίου από τη Λιβύη προς την Ιταλία, από την Αλγερία προς την Ισπανία και από τα πεδία της Βόρειας Θάλασσας στο Ηνωμένο Βασίλειο αυξάνουν τον όγκο εισαγωγής μέχρι και κατά 20 Bcm/a. Με τους τερματικούς σταθμούς υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ - LNG) που λειτουργούν ή βρίσκονται υπό κατασκευή ο όγκος εισαγωγής αυξάνεται κατά 50 Bcm/a ακόμη.

Τα δεδομένα αυτά αποτελούν σημαντικό μέρος των επιπλέον εισαγωγών της ΕΕ κατά πλέον των 200 Bcm/a τα οποία θα απαιτηθούν από το έτος 2020 και μετά αλλά θα εξακολουθήσουν να απαιτούνται νέοι αγωγοί φυσικού αερίου για τη διασφάλιση και το διαφορισμό της συμπληρωματικής δυναμικότητας εισαγωγής φυσικού αερίου.

3.3 Φάση αδειοδότησης

Η φάση αδειοδότησης για την υλοποίηση των έργων καλύπτει ευρεία σειρά θεμάτων που συνεπάγονται μάλλον εκτενή κατάλογο εργασιών πριν ολοκληρωθεί η φάση της αδειοδότησης. Ο κατάλογος έργων στη φάση αδειοδότησης (λεπτομέρειες παρέχονται στο παράρτημα) περιλαμβάνει 80 έργα μεταφοράς, 61 ηλεκτρισμού και 19 φυσικού αερίου. 29 από έργα αυτά υποστηρίζονται από τον προϋπολογισμό ΔΕΔ-Ε.

Το σημαντικό πλήθος των έργων αυτών δείχνει ότι οι συνήθεις διαδικασίες αδειοδότησης αποτελούν ουσιώδη παράγοντα για την επιτάχυνση της εκτέλεσης, ιδίως διασυνοριακών έργων υψηλού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

Η καλωδιακή σύνδεση μεταξύ Εσθονίας και Φινλανδίας (ESTLINK) αποτελεί την πρώτη και μέχρι τώρα τη μοναδική ηλεκτρική σύνδεση των κρατών της Βαλτικής με άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συνεπώς, τα κίνητρα για την ολοκλήρωση της σύνδεσης αυτής ήταν σημαντικότερα. Η εκτέλεση του έργου διήρκεσε συνολικά 7 έτη, από τα οποία τρία έτη απαιτήθηκαν για τη φάση αδειοδότησης και μόνο δύο για την κατασκευή.

Το πρόγραμμα εκτέλεσης για τη σύνδεση μεταξύ Ιταλίας και Ελβετίας, S. Fiorano-Robbia, άρχισε το έτος 1992. Το έτος 2001, εκτελέστηκαν οι μελέτες για την τεχνική και περιβαλλοντική σκοπιμότητα. Μόλις ολοκληρώθηκαν η μελέτη σκοπιμότητας και η προμελέτη, άρχισε μακρά και επίπονη διαδικασία αδειοδότησης. Αξίζει να αναφερθεί ότι η έγκριση του έργου επιτεύχθηκε χάρη σε σειρά αντισταθμιστικών μέτρων και σε άμβλυνση περιβαλλοντικών επιπτώσεων όπως η αποξήλωση υφιστάμενων εναερίων γραμμών στην περιοχή που αφορά η εκτέλεση του νέου αυτού έργου. Η νέα γραμμή τελικώς ολοκληρώθηκε περί το τέλος του έτους 2004 (μετά 12 έτη) και η λειτουργία του άρχισε στις 20 Ιανουαρίου 2005.

Τα παραδείγματα αυτά επιβεβαιώνουν ότι, όσον αφορά γραμμές ηλεκτρισμού, το συνολικό χρονικό διάστημα για την περάτωση έργου είναι πέντε έτη εφόσον δεν υπάρξουν κωλύματα ή αντίθεση. Ακόμη και χωρίς μείζονα κωλύματα, η πραγματικότητα δείχνει ότι στις περισσότερες πρόσφατες περιπτώσεις η χρονική διάρκεια μεταξύ του αρχικού σχεδιασμού και της θέσης του έργου σε λειτουργία ανέρχεται συνήθως σε 10 περίπου έτη. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες εμφανίζονται πραγματικά κωλύματα και αντιθέσεις τα έργα δεν φθάνουν στη φάση κατασκευής ακόμη και μετά από 12 έως 20 έτη (το έργο Bescano (ES)-Baixas (FR) αποτελεί παράδειγμα για το οποίο δεν έχει μέχρι τώρα επιτευχθεί συμφωνία. Σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατόν να μην αρχίσουν ακόμη ούτε μετά από δέκα ή περισσότερα έτη συζητήσεων, όπως στην περίπτωση της γραμμής Lienz (AT) – Cordignano (IT).

Παρατηρούνται σημαντικές διαφορές στην αντίληψη του κοινού σχετικά με τους κινδύνους και τις συνέπειες τις σχετικές με τις εναέριες γραμμές υψηλής τάσης σε σύγκριση με τους σωληναγωγούς φυσικού αερίου, οι οποίοι τυπικώς αντιμετωπίζουν λιγότερες καθυστερήσεις. Πρόσφατα εγέρθηκαν αντιθέσεις στην κατασκευή τερματικών σταθμών ΥΦΑ τόσο σε τοπικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Στην περίπτωση του τερματικού σταθμού στο Rosignano (IT) παρά τη συμφωνία σε εθνικό επίπεδο παρατηρήθηκε σημαντική αντίθεση για το έργο από τον τοπικό δήμο του Rosignano, ο οποίος επιθυμούσε να κατασκευαστούν ορισμένα μέρη του έργου σε άλλη τοποθεσία βαθύτερα στο εσωτερικό του εδάφους του. Μετά από τρία έτη συμπληρωματικής εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων εμφανίζεται κάποια εφικτή λύση ενώ η κατασκευή θα ήταν δυνατόν να αρχίσει σύντομα.

3.4 Πρόοδος κατά το χρονικό διάστημα 2002-2004

Όσον αφορά το δίκτυο φυσικού αερίου, τέθηκαν σε λειτουργία μία σημαντική σύνδεση μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας και νέοι τερματικοί σταθμοί υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ) στην Καρθαγένη, το Μπιλμπάο και τη Βαρκελώνη, στην Ισπανία. Επιπλέον, υπό κατασκευή βρίσκονται διάφοροι τερματικοί σταθμοί ΥΦΑ στην Ιταλία, την Ισπανία, την Ελλάδα και το ΗΒ. Ακόμη, τέθηκε σε λειτουργία ο σωληναγωγός μεταξύ Λιβύης και Ιταλίας (Σικελία).

Στα μείζονα έργα που βρίσκονται σε φάση αδειοδότησης περιλαμβάνονται ο σωληναγωγός από την Κασπία Θάλασσα μέσω Τουρκίας προς Αυστρία, ο αγωγός διασύνδεσης Ελλάδας-Ιταλίας και ο αγωγός διασύνδεσης Δανίας – Γερμανίας - Σουηδίας καθώς και σημαντικό

πλήθος τερματικών σταθμών ΥΦΑ στην Ιταλία και την Ισπανία και υπόγειος ταμιευτήρας στην Ισπανία.

Όσον αφορά το δίκτυο ηλεκτρισμού, αυξήθηκε η δυναμικότητα της υφιστάμενης σύνδεσης μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας και τέθηκαν σε λειτουργία σύνδεση που έλειπε μεταξύ Γαλλίας και Βελγίου και νέα γραμμή μεταξύ Ιταλίας και Σουηδίας, καθώς και συμπληρωματικές συνδέσεις μεταξύ Ισπανίας και Πορτογαλίας στην Νοτιοανατολική Ευρώπη, μεταξύ Σουηδίας και Νορβηγίας, Φινλανδίας και Ρωσίας, στο εσωτερικό της Ιρλανδίας και στη Δανία. Επιπλέον, υπό κατασκευή βρίσκονται υποθαλάσσια σύνδεση μεταξύ Φινλανδίας και Εσθονίας, νέα διασύνδεση μεταξύ Βουλγαρίας και τέως Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας γραμμές μεταξύ Ισπανίας και Πορτογαλίας και γραμμές στην Ιρλανδία.

Μείζονα έργα στη φάση αδειοδότησης περιλαμβάνουν τις συνδέσεις μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας, Κάτω Χωρών και Ηνωμένου Βασιλείου, στην Ανατολική Ευρώπη, καθώς και συνδέσεις μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας/Πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας/Τουρκίας, μεταξύ Γερμανίας και Πολωνίας, Γερμανίας και Αυστρίας, Αυστρίας και Ουγγαρίας και Αυστρίας και της Τσεχικής Δημοκρατίας.

Η εκτέλεση των έργων σε άξονες προτεραιότητας κατά το χρονικό διάστημα 2002-2004 διαλαμβάνεται αναλυτικά στο παράρτημα.

Ακόμη, η εκτέλεση έργων σε απόμακρες περιφέρειες υποστηρίχθηκε αποτελεσματικά με επιδοτήσεις από κονδύλιο του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Ε (λεπτομέρειες δίδονται στο παράρτημα).

3.5 Κοινοτική χρηματοδότηση

Από το κονδύλιο του προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ-Ε, από το έτος 1995 έως το έτος 2004 χορηγήθηκε συνολική στήριξη 174 εκατομμυρίων ευρώ. Το ποσό αυτό διατέθηκε κυρίως για τη συγχρηματοδότηση μελετών.

Αξίζει τον κόπο να εξετασθεί η στήριξη που χορηγήθηκε για την περίπτωση των αξόνων προτεραιότητας. Όσον αφορά το ποσό που δαπανήθηκε για έργα προτεραιότητας κατά το χρονικό διάστημα 2001-2004, το 64 % περίπου του διαθέσιμου ποσού διατέθηκε για τα έργα αυτά. Το μεγαλύτερο μέρος του εν λόγω ποσού, δηλαδή 62,8 %, διατέθηκε για το δίκτυο φυσικού αερίου ενώ το μικρότερο μέρος, το 37,2%, δαπανήθηκε για το δίκτυο ηλεκτρισμού.

Τα δεδομένα αυτά επιβεβαιώθηκαν το έτος 2004 με τις προκηρύξεις διαγωνισμών, οι οποίες βασίζονταν στις κατευθυντήριες γραμμές που εγκρίθηκαν τον Ιούνιο του 2003, οπότε για τα έργα προτεραιότητας που επιλέχθηκαν προς χρηματοδότηση διατέθηκε περίπου το 64% του συνολικού ποσού. Τα δίκτυα φυσικού αερίου έλαβαν το 65% του ποσού, το οποίο δαπανήθηκε για έργα προτεραιότητας. Τα αριθμητικά αυτά δεδομένα δείχνουν ότι οι προτεραιότητες που είχαν τεθεί προγενέστερα συμφωνούν με τους άξονες προτεραιότητας που καθορίστηκαν στην απόφαση του 2003.

Το γεγονός αυτό δείχνει σαφώς ότι η επιλογή των αξόνων προτεραιότητας που εγκρίθηκαν ο έτος 2003 αντικατοπτρίζει την απαιτούμενη βελτίωση ενεργειακής υποδομής σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Δεύτερον, αποκαλύπτει ότι στο εγχείρημα που αφορά τα έργα προτεραιότητας είναι δυνατόν να εστιαστεί ουσιώδης πολιτική και χρηματοδοτική στήριξη.

3.6 Ο κεντρικός ρόλος του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Ε

Το μέγεθος του ετήσιου προϋπολογισμού ΔΕΔ-Ε είναι εξαιρετικά χαμηλό σε σχέση με τις απαιτούμενες επενδύσεις, δηλαδή περίπου 0,2-0,5 % (πίνακας 1 και πίνακας 3 στο παράρτημα σχετικά με τη στήριξη που δίδεται στις συνολικές δαπάνες ΔΕΔ-Ε). Η στήριξη πάντως που παρέχεται για μελέτες είναι δυνατόν να είναι ουσιώδης για τον προγραμματισμό έργων σε απόμακρες ή νησιωτικές περιφέρειες. Οι σχετικές μελέτες σκοπιμότητας και τεχνικές μελέτες αποτελούν ουσιώδες στοιχείο για την εκκίνηση των έργων αυτών και είναι δυνατόν να βραχύνουν το χρονικό περιθώριο για την απόφαση και την κατασκευή. Επιπλέον, η στήριξη καινοτομικών τεχνολογιών για τη μεταφορά ενέργειας, όπως η υπογειοποίηση γραμμών ή η κοινή χρήση σιδηροδρομικών και οδικών σηράγγων, παρέχει ισχυρό κίνητρο για έργα του είδους αυτού. Η χρηματοδοτική στήριξη για την τεχνική φάση επίσης επιταχύνει το έργο και είναι δυνατόν να σκανδαλίσει την απόφαση κατασκευής. Σε διασυνοριακά έργα διατέθηκε σημαντική στήριξη στο πλαίσιο του κονδυλίου του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Ε, όπως αναφέρεται λεπτομερώς στο παράρτημα. Δηλαδή, σε καλώς αιτιολογημένες περιπτώσεις, κατέστη δυνατόν να χορηγηθεί στήριξη για τη φάση κατασκευής. Στις περιπτώσεις αυτές το ουσιώδες στοιχείο αποτελεί η υψηλού μεγέθους στήριξη μέσω του προϋπολογισμού ΔΕΔ-Ε και όχι το μέγεθος της χρηματοδοτικής επέμβασης. Όταν η σύνδεση που δεν υπάρχει είναι μικρού μόνο μήκους, οπότε οι συνολικές δαπάνες του έργου είναι χαμηλές, η συμμετοχή των ΔΕΔ-Ε είναι δυνατόν να ανέλθει στην τάξη μεγέθους 10%, άλλως είναι χαμηλότερη.

Ειδική στήριξη ΔΕΔ-Ε για καινοτομικές τεχνολογίες:

Καλωδιακή τεχνολογία:

Χορηγήθηκε στήριξη σε διάφορα έργα υποθαλασσίων καλωδίων, όπου ο αγωγός διασύνδεσης Κάτω Χωρών/Νορβηγίας θα είναι το μεγαλύτερο μήκος υποθαλάσσιο καλώδιο σε λειτουργία, καθώς και στην καλωδιακή σύνδεση Σκοτίας και Αγγλίας, με σκοπό μεγαλύτερη χρήση της ανανεώσιμης παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, και σε διάφορα υποθαλάσσια καλώδια για τη διασύνδεση διάφορων αγορών ή νησιών με το κεντρικό σύγχρονο σύστημα. Καινοτομική προσέγγιση επιδιώκεται για την εκτέλεση των μονωμένων γραμμών φυσικού αερίου (ΜΓΦΑ - GIL) για τη σύνδεση ευρωπαϊκών υπεράκτιων κέντρων παραγωγής αιολικής ενέργειας.

Συνέργεια μεταξύ γραμμών υψηλής τάσης και σιδηροδρομικών/οδικών σηράγγων:

Δόθηκε στήριξη για τη μελέτη της δυνατότητας νέας σύνδεσης μέσω της βασικής σήραγγας Brenner μεταξύ Αυστρίας και Ιταλίας καθώς και την ένταξη της ηλεκτρικής ενέργειας και της σιδηροδρομικής μεταφοράς στη σήραγγα σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας Λυών – Τουρίνου. Η δυνατότητα νέας τεχνολογίας καλωδιακής ή ΜΓΦΑ αναλύεται λεπτομερώς

Μελέτες δικτύων ευρωπαϊκής διάστασης :

Λόγω της στρατηγικής τους σημασίας, το 75% των επιλέξιμων δαπανών χορηγούνται για τη μελέτη συνδέσεων και διεπαφής μεταξύ του επεκταθέντος δυτικού σύγχρονου συστήματος, της Ένωσης για το συντονισμό της μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας (UCTE), και της ανατολικής σύγχρονης περιφέρειας, περιλαμβανόμενων του ενοποιημένου συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας (UPS) της Ρωσίας και της περιοχής Καλίνινγκραντ, των διασυνδεδεμένων συστημάτων ηλεκτρικής ισχύος (IPS) Λευκορωσίας, Ουκρανίας και των συστημάτων ηλεκτρικής ισχύος Μολδαβίας, Γεωργίας, Αζερμπαϊτζάν, του IPS των Βαλτικών

κρατών και άλλων διασυνδεδεμένων συστημάτων. Το αποτέλεσμα αυτής της μελέτης σκοπιμότητας θα αποτελέσει ουσιώδη πληροφορία για την απόφαση εκτέλεσης.

Άλλο παράδειγμα αποτελεί το έργο για την ανάλυση νέων συνδέσεων μεταξύ των συστημάτων της Ένωσης για το συντονισμό της μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και CENTREL (Ανατολική Ευρώπη).

3.7 Δάνεια ΕΙΒ και άλλες κοινοτικές επιχορηγήσεις

Όπως εξηγείται στο παράρτημα, η ενεργειακή υποδομή λαμβάνει σημαντική στήριξη μέσω δανείων από την ΕΤΕπ ή από επιχορηγήσεις από άλλες κοινοτικές πηγές. Σημαντικό μέρος πάντως της στήριξης αυτής συχνά διατίθεται για ενεργειακή υποδομή γενικώς, καθώς και για δίκτυα διανομής, και όχι αποκλειστικά για αγωγούς διασύνδεσης.

4. Συμπεράσματα

Με βάση την έκθεση του παραρτήματος, η Επιτροπή καταλήγει στα ακόλουθα γενικά συμπεράσματα:

- Ο στόχος εστίασης της στήριξης σε έργα προτεραιότητας έχει πραγματοποιηθεί.

Το γεγονός ότι κατά το χρονικό διάστημα 2001-2004 πλέον του 60% της στήριξης ΔΕΔ-Ε διατέθηκε σε έργα προτεραιότητας δείχνει ότι οι άξονες προτεραιότητας που εγκρίθηκαν το έτος 2003 αντικατοπτρίζουν την απαιτούμενη βελτίωση στην υποδομή μεταφοράς.

- Για την πολιτική ΔΕΔ-Ε θα πρέπει να δοθεί υψηλή προτεραιότητα σε μέτρα συντονισμού που αφορούν την εκτέλεση.

Για την επιτάχυνση της εκτέλεσης έργων, ειδική προσοχή απαιτείται να δοθεί στην παρακολούθηση της προόδου λεπτομερώς και στην κανονική ανταλλαγή πληροφοριών όσον αφορά τις διασυνοριακές συνδέσεις. Ο ορισμός συντονιστή σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως εγκρίνεται στις κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Ε για τις μεταφορές, θα μπορούσε να αποτελέσει το ενδεδειγμένο μέτρο και προτείνεται στην αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών των ΔΕΔ-Ε.

- Η πολιτική στήριξη μέσω του «σήματος ΔΕΔ-Ε» γίνεται συνεχώς περισσότερο ουσιώδης για την αποδοχή από το κοινό και την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης. Σημειώνεται πάντως ότι οι διαδικασίες αδειοδότησης παραμένουν μείζον πρόβλημα, εφόσον ο χρόνος μεταξύ αρχικού προγραμματισμού και θέσης σε λειτουργία ανέρχεται συνήθως σε δέκα περίπου έτη.

Η ανάδραση από τις επιχειρήσεις του συστήματος μεταφοράς δείχνει ότι η έκφραση από την Κοινότητα ειδικού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος θεωρείται εξίσου σημαντική με τη χρηματοδοτική στήριξη και είναι δυνατόν να συμβάλει στην έγκαιρη εκκίνηση της κατασκευής.

- Στον μακρύ κατάλογο έργων κοινού ενδιαφέροντος σχετικά σημαντικό πλήθος έργων έχουν σημειώσει ικανοποιητική πρόοδο - προφανώς χωρίς μεγάλη στήριξη από τα ΔΕΔ-Ε. Αν όμως παρατηρηθούν περισσότερο εκ του σύνεγγυς οι διασυνοριακές συνδέσεις, και ειδικότερα εκείνες που βρίσκονται στους άξονες προτεραιότητας, αποκαλύπτεται ότι στην

υποκατηγορία αυτή η επιρροή του προγράμματος ΔΕΔ-E ήταν σημαντική (βλέπε κατάλογο 2 και κατάλογο 4 στο παράρτημα).

- Ο προϋπολογισμός ΔΕΔ-E, αν και σχετικά χαμηλός, συνέβαλε σημαντικά
 - στην ανάληψη πρωτοβουλίας για έργα σε απόμακρες ή νησιώτικες περιφέρειες,
 - σε έργα για την εξερεύνηση της δυνητικής χρήσης καινοτομικών τεχνολογιών ή
 - στη σκανδάλη της απόφασης κατασκευής για συγκεκριμένα έργα.
- Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) είναι καλώς τοποθετημένη προκειμένου να παίξει μείζονα ρόλο στην καλύτερη ολοκλήρωση των αγορών φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας στην ΕΕ. Η χρηματοδότηση της υποδομής για τη μεταφορά του φυσικού αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας αποτελεί ήδη παραδοσιακή δραστηριότητα της ΕΤΕπ, που πρέπει να συνεχισθεί περισσότερο εντατικά στο μέλλον για τα έργα προτεραιότητας.
- Έχει καταστεί προφανές ότι η επικαιροποίηση τόσο των αξόνων προτεραιότητας όσο και των καταλόγων έργων³ αποτελεί προαπαιτούμενο για την παροχή αυξημένης στήριξης με σκοπό την καλύτερη διασύνδεση των νέων κρατών μελών και των χωρών προσχώρησης.

Η πλήρης ένταξη των δέκα κρατών μελών, που προσχώρησαν την 1^η Μαΐου 2004, στα έργα προτεραιότητας απαιτεί επικαιροποίηση των αξόνων προτεραιότητας. Η προταθείσα αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών βέβαια περιλαμβάνει τους αντίστοιχους επιπλέον άξονες για έργα προτεραιότητας.

Τα κύρια συμπεράσματα για τα δίκτυα ηλεκτρισμού και φυσικού αερίου είναι:

Ηλεκτρικά δίκτυα:

- Τα έργα προτεραιότητας λαμβάνουν υπόψη τη σημασία των διασυνοριακών εμπορικών συναλλαγών για την ελευθέρωση της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Μολονότι έχει σημειωθεί πρόοδος, οι διασυνδέσεις υπολείπονται ακόμη ευρέως σε σχέση με το στόχο 10% της Βαρκελώνης.
- Οι περατωθείσες συνδέσεις και οι συνδέσεις υπό κατασκευή αποτελούν μείζονα συμβολή στην αντιμετώπιση της συμφόρησης στους διαδρόμους προτεραιότητας. Ειδικότερα, οι διασυνοριακές συνδέσεις μεταξύ Γαλλίας και Βελγίου (EL.1), μεταξύ Ιταλίας και Ελβετίας και ο μεταγωγέας φάσης μεταξύ Ιταλίας και Γαλλίας (EL.2), διάφορες γραμμές μεταξύ Πορτογαλίας και Ισπανίας (EL.3), οι διασυνοριακές γραμμές στην Νοτιοανατολική Ευρώπη (EL.4), οι συνδέσεις που αυξάνουν τη δυναμικότητα μεταφοράς μεταξύ Ιρλανδίας και Βορείου Ιρλανδίας (EL.6), μεταξύ Δανίας και Γερμανίας, οι συνδέσεις μεταξύ Φινλανδίας και Εσθονίας, Φινλανδίας και Ρωσίας και Σουηδίας και Νορβηγίας (EL.7) αυξάνουν σημαντικά τη δυναμικότητα μεταφοράς.

³ Πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών BEB-E. COM (2003) 742 τελικό, της 10/12/2003.

Δίκτυα φυσικού αερίου:

- Τα έργα προτεραιότητας λαμβάνουν υπόψη τη σημασία των διασυνοριακών εμπορικών συναλλαγών για την ελευθέρωση της αγοράς φυσικού αερίου.
- Οι περατωθείσες συνδέσεις και οι συνδέσεις υπό κατασκευή αποτελούν μείζονα συμβολή στην αύξηση της ικανότητας εισαγωγής φυσικού αερίου στους διαδρόμους προτεραιότητας. Ειδικότερα, η διασυνοριακή σύνδεση για προμήθεια φυσικού αερίου από Αλγερία μέσω Μαρόκου (NG.2), από Τουρκία προς Ελλάδα ή Αυστρία (NG.3) και σειρά νέων τερματικών σταθμών ΥΦΑ (NG.4) στην Ισπανία, την Ιταλία, την Ελλάδα και το Ηνωμένο Βασίλειο αυξάνουν σημαντικά την ικανότητα εισαγωγής.

Υπότιτλοι σχημάτων:

Σχήμα 1: Άξονες για έργα προτεραιότητας που αφορούν ηλεκτρικά δίκτυα.

Σχήμα 2: Άξονες για έργα προτεραιότητας που αφορούν δίκτυα φυσικού αερίου.

Σχήμα 3: Πρόοδος εκτέλεσης από το έτος 2001 για ηλεκτρικά δίκτυα.

Σχήμα 4: Πρόοδος στην εκτέλεση από το έτος 2001 για δίκτυα φυσικού αερίου.