



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 19.09.2007  
COM(2007) 532 τελικό

2007/0199 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 περί όρων πρόσβασης στα  
δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2007) 1179}

{SEC(2007) 1180}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η ηλεκτρική ενέργεια και το αέριο αποτελούν το οξυγόνο της ευημερίας της Ευρώπης. Χωρίς ανταγωνιστική και αποδοτική ευρωπαϊκή αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου, οι ευρωπαίοι πολίτες θα καταβάλλουν υπερβολικά υψηλές τιμές για να καλύψουν μία από τις πλέον θεμελιώδεις καθημερινές τους ανάγκες. Η αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου είναι επίσης ουσιαστικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης, επειδή η ενέργεια αποτελεί σημαντικό συντελεστή που επιβαρύνει την ευρωπαϊκή βιομηχανία.

Επιπλέον, μια ανταγωνιστική και αποδοτική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου αποτελεί προϋπόθεση για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Μόνο με μια λειτουργική αγορά καθίσταται δυνατή η ανάπτυξη ενός μηχανισμού εμπορίας εκπομπών που λειτουργεί αποτελεσματικά και ενός κλάδου ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που θα επιτύχει το φιλόδοξο στόχο, ο οποίος συμφωνήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, της κάλυψης ποσοστού 20% του ενεργειακού μείγματος της ΕΕ από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας έως το έτος 2020.

Τέλος, μια ανταγωνιστική, ευρωπαϊκών διαστάσεων αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου είναι ζωτικής σημασίας για να κατοχυρωθεί η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της Ευρώπης, επειδή μόνο μία ευρωπαϊκών διαστάσεων και ανταγωνιστική αγορά στέλνει τα ορθά μηνύματα για επενδύσεις και προσφέρει δίκαιη πρόσβαση στα δίκτυα σε όλους τους δυνητικούς επενδυτές, παρέχει πραγματικά και αποτελεσματικά κίνητρα και στους διαχειριστές δικτύων και στους φορείς ηλεκτροπαραγωγής για να επενδύσουν τα δισεκατομμύρια ευρώ που χρειάζονται στην ΕΕ στο διάστημα της επόμενης εικοσαετίας.

Η διαδικασία απελευθέρωσης της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου άρχισε πριν από δέκα περίπου χρόνια. Στη διάρκεια των δέκα αυτών ετών, πολλοί ευρωπαίοι πολίτες επωφελήθηκαν από ευρύτερη επιλογή και περισσότερο ανταγωνισμό, με βελτιωμένη εξυπηρέτηση και ασφάλεια εφοδιασμού. Η αξιολόγηση την οποία εκπόνησαν η Επιτροπή και οι ρυθμιστικές αρχές ενέργειας στην Ευρώπη έδειξε όμως ότι η διαδικασία της ανάπτυξης πραγματικά ανταγωνιστικών αγορών δεν έχει καθόλου ολοκληρωθεί. Στην πράξη, ο αριθμός των πολιτών και των επιχειρήσεων της ΕΕ που στερούνται πραγματικής επιλογής προμηθευτή θεωρείται υπέρμετρα μεγάλος. Ο κατακερματισμός των αγορών σε εθνικά σύνορα, ο υψηλός βαθμός καθετοποίησης και η υψηλή συγκέντρωση αγοράς αποτελούν τα αίτια της απουσίας μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς.

Από τότε που τέθηκαν σε ισχύ οι παρούσες οδηγίες για την ηλεκτρική ενέργεια και το αέριο τον Ιούλιο 2003, η Επιτροπή παρακολουθεί μόνιμα την υλοποίησή τους και τις επιδράσεις τους στην αγορά, ευρίσκεται δε σε τακτική επαφή με όλους τους οικείους εμπλεκόμενους παράγοντες. Ιδιαίτερα, η Επιτροπή δημοσιεύει, κάθε χρόνο, συγκριτική έκθεση για την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου. Διοργάνωσε το κανονιστικό φόρουμ ηλεκτρικής ενέργειας της Φλωρεντίας και το κανονιστικό φόρουμ αερίου της Μαδρίτης, στα οποία συγκεντρώνονται τακτικά εκπρόσωποι υπουργείων, εθνικών ρυθμιστικών αρχών, της Επιτροπής, των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς, των προμηθευτών, των εμπόρων, των καταναλωτών, των συνδικαλιστικών οργανώσεων, των χρηστών του δικτύου και των χρηματιστηρίων ηλεκτρισμού.

Στα τέλη 2005, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Hampton Court εξήγγειλε μια αληθή ευρωπαϊκή ενεργειακή πολιτική. Ανταποκρινόμενη στην εξαγγελία αυτή, η Επιτροπή δημοσίευσε, στις 8 Μαρτίου 2006, Πράσινη Βίβλο σχετικά με τη χάραξη μιας κοινής, συνεπούς ευρωπαϊκής ενεργειακής πολιτικής. Η δημόσια διαβούλευση απέδωσε 1 680

απαντήσεις. Ήδη το 2005 η Επιτροπή ξεκίνησε έρευνα με αντικείμενο τον ανταγωνισμό στις αγορές αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας. Η έρευνα στον τομέα της ενέργειας διενεργήθηκε ως ανταπόκριση στις ανησυχίες που εξέφρασαν οι καταναλωτές και οι νεοεισερχόμενοι του κλάδου σχετικά με την ανάπτυξη των αγορών χονδρικής στους τομείς του αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας και την περιορισμένη δυνατότητα επιλογής για τους καταναλωτές. Η τελική έκθεση της έρευνας εγκρίθηκε από την Επιτροπή, μαζί με περιεκτική δέσμη μέτρων, ώστε να προταθεί μια νέα ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη στις 10 Ιανουαρίου 2007.

Στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 10ης Ιανουαρίου 2007 με τίτλο «Ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη»<sup>1</sup> υπογραμμίστηκε η σημασία της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Η ανακοίνωση βασίστηκε σε περιεκτική έκθεση για την εσωτερική αγορά, τα τελικά αποτελέσματα της έρευνας του τομέα του ανταγωνισμού και σε εμπειριστατωμένες αναλύσεις της επικρατούσας κατάστασης στις εθνικές αγορές ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Παράλληλα, η Επιτροπή εκπόνησε ανάλυση επιπτώσεων για να εκτιμήσει τις πολιτικές επιλογές σχετικά με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας. Η ανάλυση επιπτώσεων περιέλαβε διαβούλευση των εμπλεκόμενων παραγόντων. Συμπληρώθηκαν συνολικά 339 ερωτηματολόγια από οργανισμούς με έδρα σε 19 χώρες. Επιπλέον ελήφθησαν 73 ερωτηματολόγια από οργανισμούς μη συνδεδεμένους με συγκεκριμένη χώρα. Πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με 56 πρόσθετους εμπλεκόμενους παράγοντες, κυρίως εταιρείες που μπορεί να επηρεασθούν από το διαχωρισμό των πάγιων στοιχείων τους ή απαιτήσεις αυξημένης διαφάνειας.

Το Εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του 2007 κάλεσε την Επιτροπή να προτείνει περαιτέρω μέτρα, όπως:

- ο ενεργός διαχωρισμός των δραστηριοτήτων προμήθειας και παραγωγής από την εκμετάλλευση του δικτύου
- η περαιτέρω εναρμόνιση των εξουσιών και η ενίσχυση της ανεξαρτησίας των εθνικών ρυθμιστικών αρχών ενέργειας
- η συγκρότηση ανεξάρτητου μηχανισμού συνεργασίας των εθνικών ρυθμιστικών αρχών
- η δημιουργία μηχανισμού για τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς, ώστε να βελτιωθεί ο συντονισμός της εκμετάλλευσης των δικτύων και της ασφάλειας του διασυνδεδεμένου δικτύου, το διασυνοριακό εμπόριο και η εκμετάλλευση του διασυνδεδεμένου δικτύου· και
- η περισσότερη διαφάνεια των εργασιών εκμετάλλευσης στην ενεργειακή αγορά.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τόνισε επίσης την ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας του εφοδιασμού σε πνεύμα αλληλεγγύης μεταξύ κρατών μελών.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο ψήφισμά του σχετικά με τις προοπτικές για την εσωτερική αγορά αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας που εξέδωσε στις 10 Ιουλίου 2007, εξέφρασε ισχυρή πολιτική στήριξη υπέρ μιας κοινής ενεργειακής πολιτικής, θεωρώντας ότι "ο ιδιοκτησιακός

---

<sup>1</sup> COM(2007) 1.

διαχωρισμός του συστήματος μεταφοράς αποτελεί το πιο αποτελεσματικό μέσο για την προώθηση των επενδύσεων σε υποδομή χωρίς διακρίσεις, τη δίκαιη πρόσβαση των νεοεισερχομένων στο δίκτυο και τη διαφάνεια της αγοράς". Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισε όμως ότι χρειάζονται επίσης και άλλα μέτρα και ότι οι υφιστάμενες διαφορές μεταξύ των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου πιθανώς να απαιτήσουν εν μέρει διαφορετική υλοποίηση. Το Κοινοβούλιο ζήτησε επίσης να ενισχυθεί "η συνεργασία μεταξύ των εθνικών κανονιστικών φορέων σε επίπεδο ΕΕ, μέσω οργανισμού της ΕΕ, ως μέσο για την προώθηση ευρωπαϊκότερης προσέγγισης στην κανονιστική ρύθμιση διασυνοριακών προβλημάτων".

Το Συμβούλιο των ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών ενέργειας (CEER) επιδοκίμασε την ανακοίνωση της Επιτροπής της 10ης Ιανουαρίου, συντάχθηκε δε ένθερμα με το αίτημα για νέα κοινοτική νομοθεσία με την οποία θα επανέλθει στο προσκήνιο το όραμα της ενιαίας ενεργειακής αγοράς. Στις 6 Ιουνίου 2007, οι ευρωπαϊκές ρυθμιστικές αρχές ενέργειας δημοσίευσαν μια σειρά έξι εγγράφων με τα οποία διατυπώνουν τις απόψεις τους σχετικά με τα κυριότερα ζητήματα στη νέα ενεργειακή νομοθεσία. Οι ρυθμιστικές αρχές στήριξαν ειδικότερα τις προτάσεις της Επιτροπής για ενισχυμένη ανεξάρτητη κανονιστική εποπτεία σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο, και για ενεργό διαχωρισμό των δικτύων μεταφοράς. Οι ρυθμιστικές αρχές υπέδειξαν σαφώς τον ιδιοκτησιακό διαχωρισμό του συστήματος μεταφοράς ως το απαιτούμενο καταρχήν μοντέλο στη νέα κοινοτική νομοθεσία, το οποίο θα πρέπει να εφαρμοστεί σε αμφοτέρους τους τομείς, ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου.

Τα ανωτέρω στοιχεία συνεκτιμήθηκαν πλήρως κατά τη σύνταξη των προτάσεων, των οποίων περίληψη παρατίθεται κατωτέρω.

## **1. ΕΝΕΡΓΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ**

### **1.1. Οι υφιστάμενες διατάξεις για το διαχωρισμό δραστηριοτήτων δεν επαρκούν για τη διασφάλιση εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς**

Η κείμενη νομοθεσία απαιτεί για τις εργασίες εκμετάλλευσης δικτύου να είναι νομικώς και λειτουργικώς διαχωρισμένες από τις δραστηριότητες προμήθειας και παραγωγής. Τα κράτη μέλη έχουν συμμορφωθεί προς την απαίτηση αυτή εφαρμόζοντας διαφορετικές οργανωτικές δομές. Αρκετά κράτη μέλη έχουν δημιουργήσει μια εντελώς χωριστή εταιρεία για την εκμετάλλευση του δικτύου, ενώ άλλα έχουν δημιουργήσει μια νομική οντότητα εντός καθετοποιημένης εταιρείας. Οι απαιτήσεις νομικού και λειτουργικού διαχωρισμού δραστηριοτήτων έχουν όντως συμβάλει θετικά στην εμφάνιση ανταγωνισμού των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου σε αρκετά κράτη μέλη.

Ωστόσο, η εμπειρία έχει δείξει ότι όπου ο διαχειριστής του συστήματος μεταφοράς είναι μια νομική οντότητα εντός καθετοποιημένης εταιρείας αναφύονται τρία είδη προβλημάτων.

Κατά πρώτον, ο διαχειριστής συστήματος μεταφοράς πιθανώς να μεταχειρίζεται τις συγγενικές του εταιρείες ευνοϊκότερα από τα ανταγωνιζόμενα τρίτα μέρη. Όντως, οι καθετοποιημένες εταιρείες μπορεί να χρησιμοποιούν τα πάγια στοιχεία του δικτύου για να καθιστούν δυσχερέστερη την είσοδο ανταγωνιστών. Ο υποκρυπτόμενος λόγος είναι ότι ο νομικός και λειτουργικός διαχωρισμός δραστηριοτήτων δεν επιλύει τη θεμελιώδη σύγκρουση συμφερόντων εντός καθετοποιημένων εταιρειών, όπου τα συμφέροντα προμήθειας και παραγωγής στοχεύουν στη μεγιστοποίηση των πωλήσεών τους και του μεριδίου τους στην αγορά, ενώ ο φορέας εκμετάλλευσης δικτύου υποχρεούται να προσφέρει αμερόληπτη

πρόσβαση στους ανταγωνιστές. Η εγγενής αυτή σύγκρουση συμφερόντων είναι σχεδόν αδύνατο να τεθεί υπό έλεγχο με κανονιστικά μέσα, επειδή είναι αδύνατη η παρακολούθηση της ανεξαρτησίας του διαχειριστή συστήματος μεταφοράς εντός μιας καθετοποιημένης εταιρείας χωρίς υπέρμετρα φορτική και διεισδυτική κανονιστική ρύθμιση.

Κατά δεύτερο, υπό τους τρέχοντες κανόνες για το διαχωρισμό δραστηριοτήτων, δεν μπορεί να υπάρξει εγγύηση για αμερόληπτη πρόσβαση σε πληροφορίες, επειδή δεν μπορούν στην πράξη να εμποδιστούν οι διαχειριστές συστήματος μεταφοράς να μη γνωστοποιήσουν επηρεάζουσες την αγορά πληροφορίες στο κλιμάκιο παραγωγής ή προμήθειας ενέργειας της καθετοποιημένης εταιρείας.

Τρίτον, εντός μιας καθετοποιημένης εταιρείας τα επενδυτικά κίνητρα υφίστανται αλλοίωση. Οι καθετοποιημένοι φορείς εκμετάλλευσης δικτύου δεν έχουν κανένα κίνητρο να αναπτύξουν το δίκτυο προς το γενικό συμφέρον της αγοράς και τοιουτοτρόπως να διευκολύνουν νεοεισερχόμενους στα επίπεδα παραγωγής ή προμήθειας, αλλά αντιθέτως έχουν εγγενές συμφέρον να περιορίζουν νέες επενδύσεις όταν αυτές θα ωφελήσουν τους ανταγωνιστές και θα προσελκύσουν νέους ανταγωνιστές στην "πάτρια αγορά" του κατεστημένου φορέα. Αντίθετα, οι επενδυτικές αποφάσεις καθετοποιημένων εταιριών τείνουν να επηρεάζονται από τις ανάγκες των συγγενικών εταιριών του χώρου της προμήθειας. Τέτοιες εταιρείες φαίνεται ότι είναι ιδιαίτερα απρόθυμες να αυξήσουν τη διασύνδεση ή τη δυναμικότητα εισαγωγής αερίου, που επιτρέπει περισσότερο ανταγωνισμό στην πάτρια αγορά του κατεστημένου φορέα εις βάρος της εσωτερικής αγοράς.

Ανακεφαλαιώνοντας, μια εταιρεία που παραμένει καθετοποιημένη έχει εγγενές κίνητρο τόσο να πραγματοποιήσει κατώτερο από το απαιτούμενο επίπεδο επενδύσεων σε νέα δίκτυα (φοβούμενη ότι αυτού του είδους οι επενδύσεις θα βοηθήσουν τους ανταγωνιστές να ευδοκιμήσουν στην πάτρια αγορά «της») όσο και να ευνοήσει – όποτε καθίσταται δυνατό – τις δικές της εταιρείες πωλήσεων, όποτε υφίσταται θέμα πρόσβασης στο δίκτυο. Τούτο βλέπει την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ και την ασφάλεια του εφοδιασμού της, επηρεάζει δε την επίτευξη των στόχων της για την κλιματική αλλαγή και το περιβάλλον.

Τα αριθμητικά στοιχεία για τις επενδύσεις κατά τα τελευταία έτη δείχνουν το εξής: οι καθετοποιημένες εταιρείες έχουν, για παράδειγμα, επανεπενδύσει σημαντικά λιγότερο ποσοστό από τις προσόδους διασυνοριακής συμφόρησης σε νέες γραμμές διασύνδεσης απ' ό,τι οι εταιρείες που έχουν πλήρως διαχωρισμένες δραστηριότητες. Ο ενεργός διαχωρισμός δραστηριοτήτων αίρει το είδος των αλλοιωμένων επενδυτικών κινήτρων που είναι το χαρακτηριστικό των καθετοποιημένων διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς. Τοιουτοτρόπως δίνει ώθηση στην ασφάλεια του εφοδιασμού. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο ενεργός διαχωρισμός των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς δίνει ώθηση στην επενδυτική δραστηριότητα των ΔΣΜ. Τα οικεία κράτη μέλη προσήλκυσαν έπειτα νέους επενδυτές σε υποδομή οι οποίοι, για παράδειγμα, κατασκευάζουν τερματικούς σταθμούς υδροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).

Επιπλέον, η τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας στις διάφορες αγορές κατά τα τελευταία έτη δείχνει τα οφέλη του ιδιοκτησιακού διαχωρισμού. Κατά την παρελθούσα δεκαετία, οι καθετοποιημένες εταιρείες επέβαλαν μεγαλύτερες ανατιμήσεις και διατήρησαν υψηλότερες τιμές απ' ό,τι οι εταιρείες με πλήρως διαχωρισμένες δραστηριότητες.

## 1.2. Είναι επομένως αναγκαίος ο ενεργότερος διαχωρισμός δραστηριοτήτων των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς

Η συγκεκριμένη επί του προκειμένου πρόταση διευκρινίζει ότι ως προτιμότερη επιλογή της Επιτροπής παραμένει ο ιδιοκτησιακός διαχωρισμός δραστηριοτήτων. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίζουν ότι το ίδιο πρόσωπο ή τα ίδια πρόσωπα δεν δικαιούνται να ασκούν έλεγχο σε επιχείρηση προμήθειας και, ταυτόχρονα, να κατέχουν τυχόν συμμετοχή ή να ασκούν τυχόν δικαίωμα σε διαχειριστή συστήματος μεταφοράς ή σε σύστημα μεταφοράς. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται επίσης αντιστρόφως, δηλαδή ο έλεγχος επί διαχειριστού συστήματος μεταφοράς αποκλείει τη δυνατότητα κατοχής τυχόν συμμετοχής ή άσκησης τυχόν δικαιώματος σε επιχείρηση προμήθειας.

Η επιλογή αυτή καθιστά δυνατή κατάσταση στην οποία το ίδιο πρόσωπο, για παράδειγμα ένα συνταξιοδοτικό ταμείο, έχει στην κατοχή του εταιρικά μερίδια μειοψηφίας και σε ένα διαχειριστή συστήματος μεταφοράς και σε μια επιχείρηση προμήθειας, χωρίς όμως να ασκεί τη διοίκηση. Ωστόσο, ένας τέτοιος μέτοχος δεν μπορεί να έχει δικαιώματα αναστέλλουσας μειοψηφίας και στις δύο επιχειρήσεις, ούτε μπορεί να διορίζει μέλη του διοικητικού τους συμβουλίου, ούτε μπορεί κάποιο πρόσωπο να είναι μέλος του διοικητικού συμβουλίου και των δύο επιχειρήσεων. Η επιλογή αυτή, επιφέροντας σαφή ιδιοκτησιακό διαχωρισμό μεταξύ διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς και τυχόν επιχειρήσεων προμήθειας, αποτελεί τον αποτελεσματικότερο και σταθερότερο τρόπο επίτευξης ενεργού διαχωρισμού δραστηριοτήτων του δικτύου μεταφοράς και επίλυσης, τοιουτοτρόπως, του εγγενούς προβλήματος της σύγκρουσης συμφερόντων.

Προκειμένου να εφαρμοστεί η ανωτέρω επιλογή, τα κράτη μέλη μπορεί να προτιμήσουν την κατωτέρω μεθοδολογία η οποία μπορεί να τους βοηθήσει να διαφυλάξουν πλήρως τα συμφέροντα των μετόχων καθετοποιημένων εταιρειών. Οι μετοχές της καθετοποιημένης εταιρείας μπορεί να διαιρεθούν σε μετοχές της εταιρείας στην οποία ανήκει το σύστημα μεταφοράς αφενός και σε μετοχές της εταιρείας προμήθειας αφετέρου. Ακολούθως, οι μετοχές αυτές μπορεί να διατεθούν στους μετόχους της προηγούμενης καθετοποιημένης εταιρείας.

Αν και η Επιτροπή θεωρεί ότι προτιμότερη επιλογή παραμένει ο ιδιοκτησιακός διαχωρισμός δραστηριοτήτων, δίνει όμως μια εναλλακτική επιλογή για όσα κράτη μέλη αποφασίσουν να μην την ακολουθήσουν στην προτίμησή της. Η επιλογή ωστόσο αυτή οφείλει να προσφέρει τις ίδιες εγγυήσεις ως προς την ανεξαρτησία δράσης του εν λόγω δικτύου και το ίδιο επίπεδο κινήτρων για επενδύσεις σε νέα δικτυακή υποδομή που μπορεί να ωφελήσει τους ανταγωνιστές. Η ανωτέρω επιλογή, που αποτελεί παρέκκλιση από τη βασική φιλοσοφία του ιδιοκτησιακού διαχωρισμού δραστηριοτήτων, είναι γνωστή ως "ανεξάρτητος διαχειριστής συστήματος". Η επιλογή αυτή επιτρέπει σε καθετοποιημένες εταιρείες να διατηρούν την ιδιοκτησία των δικτυακών πάγιων στοιχείων τους, απαιτεί όμως για το ίδιο το δίκτυο μεταφοράς να διευθύνεται από ανεξάρτητο διαχειριστή συστήματος – επιχείρηση ή οντότητα εντελώς διακεκριμένη από την καθετοποιημένη εταιρεία – ο οποίος επιτελεί όλες τις λειτουργίες ενός φορέα εκμετάλλευσης δικτύου. Επιπλέον, προκειμένου να υπάρχει βεβαιότητα ότι ο διαχειριστής παραμένει και ενεργεί αληθώς ανεξάρτητα από την καθετοποιημένη εταιρεία, πρέπει να έχουν προβλεφθεί κανονιστικές ρυθμίσεις και μόνιμη κανονιστική παρακολούθηση.

Υπό ορισμένες περιστάσεις, μπορεί να εξαναγκασθούν καθετοποιημένες ενεργειακές εταιρείες να εκποιούν ορισμένα από τα πάγια στοιχεία τους, ιδίως τα δίκτυά τους μεταφοράς, ή να αναθέτουν σε τρίτο μέρος την εκμετάλλευση τέτοιων πάγιων στοιχείων ώστε να

συμμορφωθούν προς τις προτεινόμενες απαιτήσεις του ενεργού διαχωρισμού δραστηριοτήτων. Φαίνεται όμως ότι δεν υφίσταται τυχόν εναλλακτική λύση έναντι των προτεινόμενων επιλογών, εφόσον υπάρχει πρόθεση διασφάλισης της πλήρους ανεξαρτησίας των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς (ΔΣΜ).

Οι δύο επιλογές εφαρμόζονται κατά τον ίδιο τρόπο στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας και του αερίου. Αν και η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι στην ΕΕ ο ιδιοκτησιακός διαχωρισμός δραστηριοτήτων σε γενικές γραμμές έχει προχωρήσει περισσότερο στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας, δεν έχει βρει πειστικό επιχειρήμα που θα δικαιολογούσε διαφορετική μεταχείριση των δύο τομέων. Ειδικότερα, η θεμελιώδης σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των δραστηριοτήτων προμήθειας και παραγωγής αφενός και εκμετάλλευσης και ανάπτυξης του δικτύου αφετέρου ισχύει εξίσου και για τους δύο τομείς. Επιπλέον, καίριας σημασίας για τη σύναψη μακροχρόνιων συμφωνιών προμήθειας με ανάντη παραγωγούς αερίου δεν είναι η ιδιοκτησία του δικτύου αλλά η ύπαρξη ισχυρής βάσης πελατών. Η ΕΕ παραμένει επομένως αναμφισβήτητα μια υψηλής ελκυστικότητας αγορά προμήθειας αερίου ανεξάρτητα από την ιδιοκτησιακή δομή των εταιρειών που αγοράζουν αέριο, οι οποίες, μόλις διαχωριστούν στην πράξη οι δραστηριότητές τους, θα είναι ικανές να ανταγωνίζονται ισότιμα για το αέριο. Η Επιτροπή αναγνωρίζει επιπροσθέτως ότι η μεταφορά αερίου, αντίθετα προς τη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας, συνεπάγεται την υλική κίνηση μορίων αερίου μέσω σωληναγωγών. Ως εκ τούτου, ο ΔΣΜ διαθέτει μεγαλύτερο βαθμό ευχέρειας καθορισμού της κατεύθυνσης των ροών και της χρησιμοποίησης δυναμικότητας στο σύστημα. Αυτό σημαίνει ότι ο ενεργός διαχωρισμός δραστηριοτήτων στα δίκτυα αερίου είναι τουλάχιστον εξίσου σημαντικός όσο και στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας.

Ωστόσο, με σκοπό την ενθάρρυνση των επενδύσεων σε νέες ενεργειακές υποδομές από εταιρείες προμήθειας και παραγωγής, η παρούσα πρόταση περιλαμβάνει τη δυνατότητα προσωρινής απόκλισης από τους κανόνες για ιδιοκτησιακό διαχωρισμό όσον αφορά την κατασκευή νέας υποδομής. Η εξαίρεση αυτή θα εφαρμόζεται κατά περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές παραμέτρους της νέας επένδυσης, τους στόχους της εσωτερικής αγοράς, καθώς και το στόχο της ασφάλειας του εφοδιασμού.

Συνάδοντας με το άρθρο 295 της συνθήκης ΕΚ, η πρόταση ισχύει κατά τον ίδιο τρόπο σε εταιρείες ανήκουσες στο δημόσιο ή σε ιδιώτες. Αυτό σημαίνει ότι ανεξάρτητα από τη δημόσια ή ιδιωτική του φύση, κανένα πρόσωπο ή ομάδα προσώπων από μόνο του ή από κοινού θα είναι ικανό να επηρεάζει τη σύνθεση των διοικητικών συμβουλίων, την ψήφιση ή τη λήψη αποφάσεων εκ μέρους είτε των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς είτε των εταιρειών προμήθειας ή παραγωγής. Με την απαίτηση αυτή διασφαλίζεται ότι, όποτε οι δραστηριότητες προμήθειας ή παραγωγής είναι στην κυριότητα του δημοσίου, θα εξακολουθεί να είναι κατοχυρωμένη η ανεξαρτησία του διαχειριστή συστήματος μεταφοράς που ανήκει στο δημόσιο, χωρίς όμως οι προτάσεις αυτές να απαιτούν από κρατικές εταιρείες να πωλήσουν το δίκτυό τους σε ιδιωτική εταιρεία. Για παράδειγμα, για να υπάρξει συμμόρφωση προς την ανωτέρω απαίτηση, οποιοσδήποτε δημόσιος φορέας ή το κράτος θα δύναται να μεταβιβάζει τα δικαιώματα (τα οποία προσφέρουν την “επιρροή”) σε άλλο νομικό πρόσωπο δημόσιο είτε ιδιωτικό. Σημασία έχει ότι, σε όλες τις περιπτώσεις όπου διενεργείται διαχωρισμός δραστηριοτήτων, το επίμαχο κράτος μέλος οφείλει να αποδείξει ότι στην πράξη τα αποτελέσματα είναι αληθώς ενεργά και ότι οι εταιρείες λειτουργούν εντελώς χωριστά η μία από την άλλη, προσφέροντας πραγματικά ισότιμους όρους σε όλο το χώρο της ΕΕ.

Τέλος, στα κράτη μέλη όπου δεν υπάρχουν δίκτυα μεταφοράς αερίου ή ηλεκτρισμού, αλλά μόνο δίκτυο διανομής, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις σχετικά με τον ιδιοκτησιακό διαχωρισμό των δικτύων μεταφοράς.

### 1.3. Πτυχές ως προς τρίτες χώρες

Η παρούσα πρόταση απαιτεί τον ενεργό διαχωρισμό των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς και των δραστηριοτήτων προμήθειας και παραγωγής όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο, αλλά σε ολόκληρο το χώρο της ΕΕ. Αυτό σημαίνει ειδικότερα ότι καμία εταιρεία προμήθειας ή παραγωγής που δραστηριοποιείται οπουδήποτε στην ΕΕ δεν μπορεί να έχει στην κυριότητά της ή να εκμεταλλεύεται σύστημα μεταφοράς σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της ΕΕ. Η απαίτηση αυτή εφαρμόζεται εξίσου σε εταιρείες με έδρα στην ΕΕ και εκτός αυτής.

Η δέσμη μέτρων περιέχει διασφαλίσεις ώστε σε περίπτωση που εταιρείες τρίτων χωρών επιθυμούν να αποκτήσουν σημαντικό μερίδιο ή δικαιώματα που τους επιτρέπουν τον έλεγχο ενός ευρωπαϊκού δικτύου να οφείλουν αποδεδειγμένα και κατηγορηματικά να συμμορφώνονται στις ίδιες απαιτήσεις για διαχωρισμό δραστηριοτήτων όπως οι ευρωπαϊκές εταιρείες. Η Επιτροπή δύναται να παρεμβαίνει όποτε η εταιρεία που εξαγοράζει μερίδια δεν μπορεί να αποδείξει αμφοτέρως, την άμεση και την έμμεση ανεξαρτησία της από δραστηριότητες προμήθειας και παραγωγής.

Επιπλέον, η εύρυθμα λειτουργούσες αγορές και τα αντίστοιχα δίκτυα είναι ουσιαστικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας και για την ευημερία των πολιτών. Σκοπός της τρέχουσας πρότασης είναι η προώθηση του ανταγωνισμού στις ευρωπαϊκές ενεργειακές αγορές και η προώθηση της ορθής λειτουργίας των εν λόγω αγορών. Υπό το πρίσμα αυτό, είναι επιτακτικής σημασίας - με την επιφύλαξη των διεθνών υποχρεώσεων της Κοινότητας - να διασφαλιστεί ότι όλοι οι οικονομικοί παράγοντες που δραστηριοποιούνται στις ευρωπαϊκές ενεργειακές αγορές τηρούν και ενεργούν σύμφωνα με τις αρχές του επενδυτή σε οικονομία αγοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει να υπάρχει απαίτηση για τα μεμονωμένα άτομα τρίτων χωρών και τις τρίτες χώρες να μην δύνανται να αποκτήσουν έλεγχο επί κοινοτικού συστήματος μεταφοράς ή διαχειριστή συστήματος μεταφοράς, εκτός αν αυτό επιτρέπεται από συμφωνία μεταξύ της ΕΕ και της τρίτης χώρας. Στόχος είναι να κατοχυρωθεί ότι οι εταιρείες από τρίτες χώρες τηρούν τους ίδιους κανόνες που ισχύουν για τις επιχειρήσεις με έδρα στην ΕΕ σε αμφοτέρα, και το γράμμα και το πνεύμα του νόμου και όχι να υπάρξει μεροληπτική μεταχείριση εις βάρος τους. Τέλος, η Επιτροπή θα εκπονήσει επίσης ταχεία και εμπεριστατωμένη ανασκόπηση των ευρύτερων πτυχών της ευρωπαϊκής εξωτερικής πολιτικής στον τομέα της ενέργειας και θα δημοσιοποιήσει τα αποτελέσματα της εργασίας αυτής.

Καταλήγοντας στο σοβαρό ζήτημα του διαχωρισμού δραστηριοτήτων, οι παρούσες προτάσεις για ενεργό διαχωρισμό αποτελούν αναγκαίο και αποφασιστικό βήμα για την επίτευξη μιας ευρωπαϊκών διαστάσεων ενοποίησης της αγοράς. Μπορεί απώτατα να συντείνει στη δημιουργία υπερεθνικών διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς, καθώς οι διαχειριστές δεν θα συγκρατούνται πλέον λόγω αμοιβαίας δυσπιστίας. Παράλληλα όμως, αν δημιουργηθούν υπερεθνικοί διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς χωρίς να διασφαλίζεται η πλήρης ανεξαρτησία τους, είναι πιθανό να αδυνατίσει ο ανταγωνισμός μεταξύ συγγενικών εταιρειών προμήθειας και παραγωγής λόγω του κινδύνου μεταξύ τους συνεννόησης. Αν δεν υπάρχει ενεργός διαχωρισμός δραστηριοτήτων, μια τέτοια συνεργασία θα εγείρει επομένως ανησυχίες για τον ανταγωνισμό. Σημειωτέον ότι οι παρούσες προτάσεις περιλαμβάνουν αρκετά πρόσθετα μέτρα για την προώθηση της ενοποίησης της ευρωπαϊκής αγοράς, που έχουν ιδίως σχέση με τη βελτιωμένη συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς.



## **2. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΕΞΟΥΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ**

### **2.1. Ισχυρές εθνικές ρυθμιστικές αρχές θα επιβλέπουν τη λειτουργία των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου**

Οι ισχύουσες οδηγίες για την ηλεκτρική ενέργεια και το αέριο επιβάλλουν στα κράτη μέλη την υποχρέωση να συγκροτήσουν ρυθμιστικές αρχές. Σε αρκετά κράτη μέλη, οι ρυθμιστικές αρχές αποτελούν από καιρού θεσπισμένους φορείς με ουσιαστικές εξουσίες και πόρους που τους επιτρέπουν να διενεργούν ορθή ρύθμιση της αγοράς. Σε άλλα κράτη μέλη, οι ρυθμιστικές αρχές συγκροτήθηκαν μόλις πρόσφατα και οι εξουσίες τους είναι ασθενέστερες ή κατεσπαρμένες σε διαφορετικούς φορείς. Οι διενεργηθείσες από την Επιτροπή περιεκτικές ανασκοπήσεις ανά χώρα απεκάλυψαν την ετερογένεια αυτή και, σε πολλές περιπτώσεις, την αδυναμία της ρυθμιστικής αρχής.

Η πείρα των κρατών μελών εκείνων, όπου οι αγορές έχουν ανοίξει εδώ και πολλά έτη, καθώς και άλλων τομέων υπηρεσιών κοινής ωφέλειας που είναι ανοικτοί στον ανταγωνισμό, δείχνει σαφώς ότι οι ισχυρές ρυθμιστικές αρχές είναι αναγκαίες για την ορθή λειτουργία της αγοράς, ιδιαίτερα όσον αφορά τη χρήση των δικτυακών υποδομών.

Για τους λόγους αυτούς, η παρούσα πρόταση στοχεύει στην ενίσχυση των εξουσιών των ρυθμιστικών αρχών. Πρώτον, πρέπει να τους δοθεί σαφής εντολή να συνεργάζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σε στενή συνεργασία με τον οργανισμό συνεργασίας των ρυθμιστικών αρχών ενέργειας και την Επιτροπή, ώστε να διασφαλίζουν ανταγωνιστικές, ασφαλείς και περιβαλλοντικώς βιώσιμες εσωτερικές αγορές ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και το αποτελεσματικό άνοιγμα της αγοράς για όλους τους καταναλωτές και προμηθευτές.

Δεύτερον, προτείνεται να ενισχυθούν οι εξουσίες τους ρύθμισης της αγοράς, ειδικότερα στους εξής τομείς:

- παρακολούθηση της συμμόρφωσης των διαχειριστών των συστημάτων μεταφοράς και διανομής προς τους κανόνες για την πρόσβαση τρίτων μερών, τις υποχρεώσεις διαχωρισμού δραστηριοτήτων, τους μηχανισμούς εξισορρόπησης, τη διαχείριση της συμφόρησης και των διασυνδέσεων,
- επανεξέταση των επενδυτικών σχεδίων των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς και διενέργεια, στην ετήσια έκθεσή τους, εκτίμησης του βαθμού στον οποίο τα επενδυτικά σχέδια των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς ανταποκρίνονται στο πανευρωπαϊκών διαστάσεων δεκαετές σχέδιο ανάπτυξης δικτύων, παρακολούθηση της ασφάλειας και αξιοπιστίας του δικτύου και επανεξέταση των κανόνων για την ασφάλεια και αξιοπιστία του δικτύου,
- παρακολούθηση των υποχρεώσεων διαφάνειας,
- παρακολούθηση του επιπέδου ανοίγματος της αγοράς και ανταγωνισμού, καθώς και προώθηση ενεργού ανταγωνισμού σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τον ανταγωνισμό αρχές,
- διασφάλιση αποτελεσματικότητας των μέτρων προστασίας του καταναλωτή.

Η ηλεκτρική ενέργεια και το αέριο διαφέρουν θεμελιωδώς από τα άλλα εμπορευματικά αγαθά επειδή αποτελούν προϊόντα βασιζόμενα στο δίκτυο, είναι δε αδύνατο ή δαπανηρό να τα αποθηκεύσει κανείς. Αυτό τα καθιστά ευπαθή σε καταχρηστικές πρακτικές στην αγορά, οπότε χρειάζεται να αυξηθεί η κανονιστική εποπτεία επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου. Χρειάζεται επομένως να έχουν οι ρυθμιστικές αυτές πρόσβαση στις πληροφορίες για τις επιχειρησιακές αποφάσεις των εταιρειών. Προτείνεται να υποχρεωθούν οι εταιρείες να τηρούν αρχείο δεδομένων σχετικά με τις επιχειρησιακές τους αποφάσεις της τελευταίας πενταετίας, το οποίο θέτουν στη διάθεση των εθνικών ρυθμιστικών αρχών, καθώς και στη διάθεση των αρμόδιων για τον ανταγωνισμό αρχών και της Επιτροπής, ώστε οι εν λόγω αρχές να είναι σε θέση να ελέγχουν αποτελεσματικά τις κατηγορίες για κατάχρηση αγοραίων κανόνων. Με αυτό θα περιοριστούν τα περιθώρια τέτοιας κατάχρησης, θα αυξηθεί η εμπιστοσύνη στην αγορά και έτσι θα τονωθούν το εμπόριο και ο ανταγωνισμός.

Ορισμένοι τύποι εμπορών (π.χ. τράπεζες) ήδη υπόκεινται σε τέτοιες υποχρεώσεις δυνάμει της οδηγίας για τις αγορές χρηματοπιστωτικών μέσων, οπότε δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε διπλές υποχρεώσεις. Ως εκ τούτου, οι υποχρεώσεις τήρησης αρχείου πρέπει να εκπληρούνται με την επιφύλαξη της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας για τις χρηματοπιστωτικές αγορές και να είναι συμβατές με αυτήν. Οι ρυθμιστικές αρχές της ενεργειακής αγοράς και των χρηματοπιστωτικών αγορών χρειάζεται να συνεργάζονται ώστε να αλληλοβοηθούνται στην αντίληψη της γενικής εικόνας των οικείων αγορών. Πριν από τη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών με τις οποίες ορίζονται οι απαιτήσεις τήρησης αρχείου, ο οργανισμός συνεργασίας των ρυθμιστικών αρχών ενέργειας και η ευρωπαϊκή επιτροπή ρυθμιστικών αρχών των αγορών κινητών αξιών (CESR) καλούνται να συνεργασθούν και συμβουλευθούν την Επιτροπή σχετικά με το περιεχόμενο των κατευθυντήριων γραμμών.

Προκειμένου να είναι σε θέση να ασκούν τα καθήκοντά τους, οι ρυθμιστικές αρχές θα πρέπει να έχουν εξουσιοδοτηθεί να διερευνούν, να ζητούν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες και να επιβάλλουν αποτρεπτικές κυρώσεις. Θα τους ζητηθεί επίσης να λαμβάνουν πλήρως υπόψη τους στόχους της ενεργειακής απόδοσης κατά την επιτέλεση της ρυθμιστικής τους αποστολής.

## **2.2. Η δυνατότητα επίδειξης της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών αρχών αποφέρει εμπιστοσύνη στην αγορά**

Η ανεξαρτησία των ρυθμιστικών αρχών αποτελεί καίριας σημασίας αρχή της χρηστής διακυβέρνησης και θεμελιώδη προϋπόθεση διασφάλισης εμπιστοσύνης της αγοράς. Η κείμενη νομοθεσία απαιτεί για τις ρυθμιστικές αρχές να είναι πλήρως ανεξάρτητες από τα συμφέροντα του κλάδου αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας. Ωστόσο, στη νομοθεσία δεν ορίζεται ο τρόπος αποδείξιμης διασφάλισης της ανεξαρτησίας και δεν κατοχυρώνεται η ανεξαρτησία από βραχυπρόθεσμα πολιτικά συμφέροντα.

Όπως τονίστηκε στα συμπεράσματα του Εαρινού Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του 2007 και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η ενίσχυση της ανεξαρτησίας των εθνικών ρυθμιστικών αρχών ενέργειας αποτελεί άρα προτεραιότητα.

Προτείνεται για τη ρυθμιστική αρχή να είναι νομικώς διαχωρισμένη και λειτουργικώς ανεξάρτητη από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα, για δε το προσωπικό της και τυχόν μέλος του οργάνου λήψης των αποφάσεων να ενεργούν ανεξάρτητα από τυχόν αγοραίο συμφέρον και να μην επιζητούν ή λαμβάνουν οδηγίες από οποιαδήποτε κυβέρνηση ή άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα. Για το σκοπό αυτό, προτείνεται να έχουν οι ρυθμιστικές

αρχές νομική προσωπικότητα, δημοσιονομική αυτονομία, κατάλληλους ανθρώπινους και χρηματοδοτικούς πόρους και ανεξάρτητη διαχείριση.

### **3. ΕΝΑΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΝΑ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΟΙ ΕΘΝΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ: Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

#### **3.1. Η θετική εμπειρία της ERGEG χρειάζεται να αναπτυχθεί σε επίσημη δομή συνεργασίας**

Μολονότι έχει αναπτυχθεί σημαντικά η εσωτερική αγορά ενέργειας, εξακολουθεί και υπάρχει κανονιστικό χάσμα σε διασυνοριακά ζητήματα. Προκειμένου να ασχοληθεί με το πρόβλημα αυτό, η Επιτροπή οργάνωσε βήματα συζήτησης της αυτορρύθμισης, όπως το φόρουμ της Φλωρεντίας (ηλεκτρική ενέργεια) και το αντίστοιχο της Μαδρίτης (αέριο). Στα βήματα αυτά συγκεντρώνονται εμπλεκόμενοι παράγοντες ώστε να ενισχυθεί η συνεργασία.

Επιπλέον, το 2003 συγκροτήθηκε από την Επιτροπή μια ανεξάρτητη συμβουλευτική ομάδα σε θέματα ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου με την ονομασία «Ομάδα ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου» (ERGEG), με σκοπό να διευκολύνει τη διαβούλευση, το συντονισμό και τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών ρυθμιστικών αρχών στα κράτη μέλη και μεταξύ των εν λόγω αρχών και της Επιτροπής, ενόψει της παγίωσης της εσωτερικής αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου. Η ERGEG συντίθεται από εκπροσώπους των εθνικών ρυθμιστικών αρχών.

Οι δραστηριότητες της ERGEG κατά τα παρελθόντα έτη συνέβαλαν πολύ θετικά στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας, εκδίδοντας μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές και προσφέροντας συστάσεις και γνώμες στην Επιτροπή. Πάντως, η οργάνωση βημάτων αυτορρύθμισης και η συγκρότηση της ERGEG δεν απέφερε την πραγματική ώθηση προς την ανάπτυξη κοινών προτύπων και προσεγγίσεων η οποία είναι αναγκαία για να καταστούν πραγματικότητα οι διασυνοριακές συναλλαγές και η ανάπτυξη των πρώτων περιφερειακών αγορών, απώτερα δε, μιας ευρωπαϊκής ενεργειακής αγοράς.

Με την πάροδο του χρόνου, ο ενεργειακός τομέας έχει καταστεί πλέον πολύπλοκος και λεπτομερής, συνεπάγεται δε σε μεγαλύτερη έκταση διαφορετικά οικονομικά συμφέροντα. Η παρούσα θεώρηση στο πλαίσιο της ERGEG, που στην πράξη συνήθως απαιτεί τη συμφωνία 27 ρυθμιστικών αρχών και άνω των 30 διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς για να καταλήξει σε συμφωνία, δεν παράγει ικανοποιητικά αποτελέσματα. Έχει οδηγήσει σε ορισμένους μη δεσμευτικούς κώδικες και προσπάθεια επίτευξης συμφωνίας για κοινές προσεγγίσεις μέσω «σταδιακής σύγκλισης», αλλά δεν απέδωσε πραγματικές αποφάσεις για τα δύσκολα ζητήματα, οι οποίες χρειάζεται τώρα να ληφθούν.

Επί του παρόντος, οι τεχνικοί κανόνες στο πλαίσιο των οποίων οφείλουν να λειτουργούν οι ηλεκτρικές εταιρείες, «οι κώδικες διασυνδεδεμένου δικτύου», διαφέρουν σε τεράστιο βαθμό μεταξύ κρατών μελών και συχνά ακόμη και εντός ενός και μοναδικού κράτους μέλους. Οι κανόνες αυτοί χρειάζεται να ακολουθήσουν πορεία σύγκλισης και έπειτα εναρμόνιση, εφόσον έχουμε πρόθεση να ενοποιήσουμε τις ενεργειακές αγορές στην ΕΕ.

Η Επιτροπή έχει αξιολογήσει τις διάφορες επιλογές για την οργάνωση των απαιτούμενων εργασιών, συμπεριλαμβανομένου του κατά πόσον η Επιτροπή είναι σε θέση να επιτελέσει η ίδια τις εργασίες αυτές. Η εναρμόνιση των ζητημάτων αυτών, καθώς και η πρόοδος σε νέα

υποδομή, δεν αποτελεί εργασία που τυπικώς εμπίπτει στο πεδίο δραστηριοτήτων της Επιτροπής. Η Επιτροπή δεν έχει μάλιστα ποτέ αναπτύξει μια τέτοια δραστηριότητα. Η εργασία αυτή απαιτεί να εργαστούν μαζί οι 27 εθνικές ρυθμιστικές αρχές (EPA) που διαθέτουν εμπειρογνωμοσύνη ειδήμονα, οι αρχές αυτές δε είναι που χρειάζεται να συμφωνήσουν για να τροποποιήσουν τους κώδικες των εθνικών διασυνδεδεμένων δικτύων. Στην πράξη, μόνο ένας φορέας που προέρχεται από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές μπορεί να αποτελέσει τον καταλύτη για όλους τους αναγκαίους πόρους των εθνικών ρυθμιστικών αρχών που είναι θεμελιώδους σημασίας για την επιτυχία στα εν λόγω ζητήματα. Ο οργανισμός μπορεί μέσω του ρυθμιστικού συμβουλίου του – το οποίο συνίσταται από τις EPA – να επιστρατεύσει τις υπηρεσίες του προσωπικού αυτών των EPA. Η Επιτροπή δεν έχει τέτοια δυνατότητα.

Η Επιτροπή έχει συμπεράνει ότι οι απαιτούμενες εργασίες θα μπορούσαν καλύτερα να επιτελεστούν από μια χωριστή οντότητα, ανεξάρτητη και έξω από την Επιτροπή. Τόσο το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο την άνοιξη του 2007, όπως και τα πρόσφατα ψηφίσματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, επιδοκίμασαν το συμπέρασμα αυτό<sup>2</sup>.

Ως εκ τούτου, εξετάστηκε η δημιουργία ενός ισχυρότερου δικτύου εθνικών ρυθμιστικών αρχών ενέργειας. Σχετικό μοντέλο είναι το δίκτυο των αρχών ανταγωνισμού που δημιουργήθηκε το 2004 βάσει του κανονισμού του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 01/2003. Αυτό πάντως θα απαιτούσε τη δημιουργία αυτόνομων εξουσιών της Επιτροπής στον ενεργειακό τομέα (οι εξουσίες αυτές υφίστανται τη στιγμή αυτή μόνο στο πεδίο των κανόνων περί ανταγωνισμού). Οι εξουσίες των EPA θα πρέπει, οπωσδήποτε, να ενισχυθούν και εναρμονιστούν.

Επιπλέον, το μοντέλο του συστήματος των ευρωπαϊκών κεντρικών τραπεζών θα μπορούσε να εφαρμοστεί, αλλά στερείται νομικής βάσης στη Συνθήκη. Ένα τέτοιο μοντέλο θα απαιτούσε απλώς τροπολογία της Συνθήκης.

Η Επιτροπή κατέληξε επομένως στο συμπέρασμα ότι αν πρέπει να συσταθεί ανεξάρτητος φορέας που θα έχει τη δυνατότητα να υποβάλλει προτάσεις στην Επιτροπή όσον αφορά αποφάσεις με ουσιαστικό αντικείμενο και να λαμβάνει μεμονωμένες κανονιστικές αποφάσεις που είναι δεσμευτικές για τρίτα μέρη όσον αφορά αναλυτικά τεχνικά ζητήματα που τους έχουν ανατεθεί, η μόνη λύση θα είναι η σύσταση οργανισμού.

Σύμφωνα με τα προτεινόμενα, η κυριότερη ενασχόληση του οργανισμού είναι να συμπληρώνει σε ευρωπαϊκό επίπεδο τις κανονιστικές εργασίες που επιτελούνται από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές. Η δομή θα πρέπει να προσφέρει πλαίσιο συνεργασίας των εθνικών ρυθμιστικών αρχών, κανονιστική ανασκόπηση της συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς και πεδίο για λήψη μεμονωμένων αποφάσεων όσον αφορά την

---

<sup>2</sup> Στα συμπεράσματά του, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο συμφωνεί με τη συγκρότηση ανεξάρτητου μηχανισμού συνεργασίας των εθνικών ρυθμιστικών αρχών και λήψης εκ μέρους του αποφάσεων για σημαντικά διασυνοριακά ζητήματα, ενώ στην εγκριθείσα έκθεση Vidal Quadras αναφέρεται ότι το ΕΚ "εκφράζει την ικανοποίησή του για την πρόταση της Επιτροπής να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ των εθνικών κανονιστικών φορέων σε επίπεδο ΕΕ, μέσω οργανισμού της ΕΕ, ως μέσο για την προώθηση ευρωπαϊκότερης προσέγγισης στην κανονιστική ρύθμιση διασυνοριακών προβλημάτων· υπογραμμίζει ότι η Επιτροπή καλείται να διαδραματίσει αποφασιστικό ρόλο, χωρίς ωστόσο να υπονομεύει την ανεξαρτησία των κανονιστικών φορέων· πιστεύει ότι οι αποφάσεις των κανονιστικών φορέων θα πρέπει να λαμβάνονται για καθορισμένα τεχνικά και εμπορικά προβλήματα και με πλήρη ενημέρωση, με την απαιτούμενη συνεκτίμηση των απόψεων των ΔΣΜ και άλλων ενδιαφερομένων, και να είναι νομικά δεσμευτικές".

υποδομή στην επικράτεια περισσότερων του ενός κρατών μελών. Η ανάλυση αυτή αντανάκλα τις αρχές που ορίστηκαν από την Επιτροπή στο σχέδιο διοργανικής συμφωνίας για ένα πλαίσιο λειτουργίας των ευρωπαϊκών ρυθμιστικών οργανισμών<sup>3</sup>, ειδικότερα όσον αφορά τη δυνατότητα έκδοσης μεμονωμένων αποφάσεων νομικώς δεσμευτικών για τρίτα μέρη.

Η κατωτέρω πρόταση στηρίζεται επίσης στην επιλογή «ERGEG+», η οποία αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 10ης Ιανουαρίου 2007 με τίτλο «Μια ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη»<sup>4</sup>.

### **3.2. Κυριότερες εργασίες του προτεινόμενου οργανισμού συνεργασίας των ρυθμιστικών αρχών ενέργειας**

Ο οργανισμός θα συμπληρώνει, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τις κανονιστικές εργασίες που επιτελούνται σε εθνικό επίπεδο από τις ρυθμιστικές αρχές:

- *Προσφορά πλαισίου για να συνεργάζονται οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές.* Προτείνεται να βελτιωθεί ο χειρισμός διασυνοριακών καταστάσεων. Ο οργανισμός θα θεσπίσει διαδικασίες για τη συνεργασία μεταξύ εθνικών ρυθμιστικών αρχών, ιδιαίτερα όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών και τον επιμερισμό αρμοδιοτήτων όποτε εμπλέκονται περισσότερα από ένα κράτη μέλη. Το πλαίσιο αυτό θα δώσει επίσης ώθηση στην περιφερειακή συνεργασία μεταξύ εθνικών ρυθμιστικών αρχών.
- *Κανονιστική εποπτεία της συνεργασίας μεταξύ διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς.* Ο οργανισμός θα έχει την ευθύνη της παρακολούθησης και ανασκόπησης των δραστηριοτήτων του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς ηλεκτρισμού και του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς αερίου. Ειδικότερα, θα συμμετέχει στον καθορισμό προτεραιοτήτων μέσω του προγράμματος εργασίας των ανωτέρω δικτύων, στην επανεξέταση του δεκαετούς επενδυτικού των σχεδίου και στην προετοιμασία τεχνικών και αγοραίων κωδίκων. Η επανεξέταση του επενδυτικού σχεδίου διενεργείται με την επιφύλαξη της αστικής ευθύνης των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς για τεχνικές αστοχίες όπως ορίζεται βάσει του εθνικού δικαίου. Όσον αφορά τους τεχνικούς και αγοραίους κώδικες, ο οργανισμός θα διαθέτει την εξουσία να ζητεί από τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς να τροποποιούν τα σχέδιά τους ή να πραγματεύονται λεπτομερώς πιο συγκεκριμένα ζητήματα. Θα έχει επίσης την εξουσία να συνιστά στην Επιτροπή να καταστήσει νομικώς δεσμευτικούς τους εν λόγω κώδικες στις περιπτώσεις που μια αυτόβουλη εφαρμογή εκ μέρους των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς φαίνεται ανεπαρκής ή ακατάλληλη για ορισμένα ζητήματα. Ο οργανισμός έχει επίσης την ευχέρεια να συνιστά στην Επιτροπή τροποποίηση του σχεδίου προτάσεων των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς ή πρόσθετες διατάξεις. Στην πράξη, ο μηχανισμός αυτός θα λάβει τη μορφή εποικοδομητικού και συνεχούς διαλόγου μεταξύ του οργανισμού, των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς και της Επιτροπής. Η ανάμειξη του οργανισμού στα εν λόγω ζητήματα θα είναι καίριας σημασίας για να υπάρχει βεβαιότητα ότι η συνεργασία των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς εξελίσσεται κατά αποδοτικό και διαφανή τρόπο προς όφελος της εσωτερικής αγοράς.
- *Εξουσίες λήψης μεμονωμένων αποφάσεων.* Προκειμένου να χειρίζεται ιδιαίτερα διασυνοριακά ζητήματα, προτείνεται να δοθούν στον οργανισμό εξουσίες λήψης

---

<sup>3</sup> COM(2005) 59.

<sup>4</sup> EEC , , σ .

μεμονωμένων αποφάσεων για αιτήσεις εξαίρεσης<sup>5</sup> όσον αφορά πάγια στοιχεία υποδομής ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και ο οργανισμός να αποφασίζει για το εφαρμοστέο κανονιστικό καθεστώς σε υποδομή εγκατεστημένη στην επικράτεια περισσότερων του ενός κρατών μελών. Επιπλέον, ο οργανισμός θα είναι σε θέση να λάβει ειδικές αποφάσεις σε μεμονωμένα τεχνικά ζητήματα όταν αυτά ανατίθενται στον οργανισμό με βάση ιδιαίτερες κατευθυντήριες γραμμές υιοθετούμενες κατ'εφαρμογή των οδηγιών για το αέριο και την ηλεκτρική ενέργεια, στο πλαίσιο διαδικασίας επιτροπολογίας.

- *Γενικός συμβουλευτικός ρόλος.* Ο οργανισμός θα έχει εν γένει συμβουλευτικό ρόλο, προς την Επιτροπή, όσον αφορά ζητήματα ρύθμισης της αγοράς και μπορεί να εκδίδει μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη διάδοση ορθών πρακτικών μεταξύ των εθνικών ρυθμιστικών αρχών. Κατά περίπτωση θα έχει επίσης την εξουσία να επανεξετάζει, υπό το πρίσμα των εκτελεστικών μέτρων που θεσπίζει η Επιτροπή κατ'εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα του αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας, τυχόν αποφάσεις που λαμβάνονται από μια εθνική ρυθμιστική αρχή, οι οποίες επηρεάζουν άμεσα την εσωτερική αγορά, και να διατυπώνει γνώμη στην Επιτροπή.

Μολονότι οι εξουσίες του δεν μπορούν να επεκταθούν ώστε να καλύπτουν αποφάσεις θέσπισης προτύπων (όπως η επίσημη θέσπιση υποχρεωτικών κατευθυντήριων γραμμών), ο νέος οργανισμός θα διαδραματίσει συνολικώς ζωτικό ρόλο στην ανάπτυξη και εφαρμογή των κανόνων της ευρωπαϊκής αγοράς αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας.

### **3.3. Διοίκηση του προτεινόμενου οργανισμού συνεργασίας των ρυθμιστικών αρχών ενέργειας**

Οι αρχές θεσμοθέτησης και διοίκησης του οργανισμού συνεργασίας των ρυθμιστικών αρχών ενέργειας βασίζονται καταρχήν στους πρότυπους κανόνες και πρακτικές για κοινοτικούς ρυθμιστικούς οργανισμούς.

Ωστόσο, χρειάζεται να ληφθεί υπόψη η αναγκαία ανεξαρτησία των κανονιστικών λειτουργιών. Για το σκοπό αυτό, πέραν του διοικητικού συμβουλίου που είναι υπεύθυνο για τα πάσης φύσεως διοικητικά και δημοσιονομικά θέματα, προτείνεται η δημιουργία ενός συμβουλίου ρυθμιστικών αρχών που είναι υπεύθυνο για τα πάσης φύσεως ρυθμιστικά θέματα και αποφάσεις. Ο διευθυντής, διοριζόμενος από το διοικητικό συμβούλιο μετά από διαβούλευση με το συμβούλιο ρυθμιστικών αρχών, θα εκλεγεί από κατάλογο προεπιλογής που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή. Ο διευθυντής θα εκπροσωπεί τον οργανισμό και θα είναι υπεύθυνος για την επί καθημερινής βάσεως διαχείριση. Επιπλέον, στη σύνθεση του οργανισμού προβλέπεται τμήμα προσφυγών το οποίο είναι αρμόδιο να χειρίζεται τις προσφυγές κατά αποφάσεων που εκδίδει ο οργανισμός.

### **3.4. Δημοσιονομικές πτυχές**

Προτείνεται να διαθέτει ο οργανισμός, με δεδομένες τις εργασίες του, περιορισμένο προσωπικό 40 έως 50 ατόμων. Η εκτίμηση αυτή βασίζεται σε εκτεταμένη ανάλυση των απαιτήσεων στελέχωσης των εθνικών ρυθμιστικών αρχών και σε προσεκτική ανάλυση των ελάχιστων πόρων που είναι αναγκαίοι για την επιτέλεση των προτεινόμενων εργασιών, ιδιαίτερα υπό το πρίσμα των δυνατοτήτων συνεργειών για την αξιοποίηση πόρων εντός των εθνικών ρυθμιστικών αρχών που θα υποβοηθούν το έργο του οργανισμού. Το προτεινόμενο

---

<sup>5</sup> Όπως ορίζονται στο άρθρο 22 της οδηγίας 2003/55/EK και στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1228/2003.

προσωπικό ανταποκρίνεται στις ανάγκες των εν λόγω αρχών<sup>6</sup>. Όπως αναφέρεται ανωτέρω, εάν η Επιτροπή αποπειραθεί να επιτελέσει τις εργασίες των οργανισμών, το ύψος του απαιτούμενου προσωπικού θα είναι πολύ υψηλότερο.

Οι συνολικές ετήσιες δαπάνες του οργανισμού εκτιμώνται σε περίπου 6-7 εκατομμύρια € κατ' έτος, από τα οποία ποσό 5 εκατομμυρίων € για δαπάνες προσωπικού (λαμβάνοντας ως μέσον όρο το κατά κεφαλή κόστος του προσωπικού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δηλαδή 0,117 εκατομμύρια € κατ' έτος, που περιλαμβάνει τα έξοδα που συνδέονται με τη στέγαση και τις σχετικές διοικητικές δαπάνες), 1 εκατομμύριο € λειτουργικές δαπάνες (δαπάνες οργάνωσης συσκέψεων, εκπόνησης μελετών, καθώς και μετάφρασης, δημοσιεύσεων και δημόσιων σχέσεων) και το υπόλοιπο για κεφαλαιουχικές δαπάνες (σχετικά με την αγορά κινητών αγαθών και συναφείς δαπάνες) και δαπάνες αποστολών.

Οι ετήσιες δαπάνες του οργανισμού θα καλυφθούν από επιχορηγήσεις της Κοινότητας. Ο οργανισμός διαθέτει περιορισμένα έσοδα προερχόμενα από τέλη τα οποία καταβάλλουν τρίτες χώρες και τα οποία τις βαρύνουν όταν ο οργανισμός λαμβάνει ορισμένες αποφάσεις.

### **3.5. Ρόλος της Επιτροπής**

Υπάρχουν καταρχήν τρεις διαφορετικές διασφαλίσεις για την κατοχύρωση της θέσης της Επιτροπής και του ρόλου της ως θεματοφύλακα της Συνθήκης.

Κατά πρώτον, όταν ο οργανισμός λαμβάνει απόφαση, η απόφαση αυτή είναι δεσμευτική μόνο για ειδικές τεχνικές καταστάσεις που προβλέπονται ρητά στον κανονισμό και τις οδηγίες ή προβλέπονται κατά περίπτωση από δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές. Ο οργανισμός δεν διαθέτει καμιά πολιτική διακριτική ευχέρεια εκτός του πλαισίου αυτού.

Κατά δεύτερον, αν η συνεργασία των ΔΣΜ ή οι αποφάσεις των ΕΡΑ απειλούν τον ενεργό ανταγωνισμό και την αποδοτική λειτουργία της αγοράς, η Επιτροπή ενημερώνεται πάραυτα από τον οργανισμό και δύναται ακολούθως να θεσπίσει τα αναγκαία μέτρα για τη διόρθωση της κατάστασης. Η Επιτροπή έχει επίσης τη δυνατότητα να επιλέξει να ενεργήσει με δική της πρωτοβουλία.

Κατά τρίτον, όποτε χρειάζεται να ληφθεί ουσιώδης απόφαση, αυτό μπορεί να γίνει μόνο από την Επιτροπή. Στις περιπτώσεις αυτές, ο οργανισμός έχει μόνο προπαρασκευαστικό και γνωμοδοτικό ρόλο. Η νομική υπηρεσία της Επιτροπής έχει αναλύσει προσεκτικά το κείμενο από την άποψη αυτή και διασφαλίζει ότι ο οργανισμός δεν διαθέτει εξουσία λήψης διακριτικής ουσιώδους απόφασης.

Επιπλέον, εναπόκειται στην Επιτροπή, μέσω της θέσπισης δεσμευτικών κατευθυντήριων γραμμών, να εξειδικεύσει περαιτέρω και να καθορίσει το ρόλο του οργανισμού.

## **4. ΑΠΟΔΟΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

### **4.1. Μια ζωνρή συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς είναι αναγκαία για την ενοποίηση των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου**

Για να πραγματοποιηθεί η ενοποίηση της αγοράς, χρειάζονται επίσης ενεργός συνεργασία μεταξύ διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς (ΔΣΜ) και η θέσπιση ενός σαφούς και σταθερού κανονιστικού πλαισίου, η οποία περιλαμβάνει συντονισμό των κανονιστικών παρεμβάσεων.

---

<sup>6</sup> Στην αιτιολογική έκθεση επισυνάπτεται οργανόγραμμα.

Χρειάζεται συμβατότητα των κανόνων πρόσβασης στο δίκτυο και των επιχειρησιακών κανόνων, πρέπει να συντελείται αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς και ικανοποιητικός συντονισμός των νέων επενδύσεων για την αύξηση των δυναμικοτήτων διασύνδεσης. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας συνεργάζονται ήδη αυτοβούλως σε υφιστάμενες δομές, όπως οι σύνδεσμοι Ευρωπαϊκών Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς (ETSO) και Μεταφοράς Αερίου στην Ευρώπη (GTE). Συνεργάζονται σε επιχειρησιακά ζητήματα σε περιφερειακό επίπεδο και συμμετέχουν σε τεχνικούς φορείς, όπως η Ένωση Συντονισμού της Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (UCTE) και ο Ευρωπαϊκός Σύνδεσμος Διευκόλυνσης των Συναλλαγών Ενέργειας (EASSEE-Gas). Οι πρωτοβουλίες αυτές πολυστρωματικής συνεργασίας βοήθησαν σοβαρά την εσωτερική αγορά και έχουν συμβάλει στη βελτίωση του βαθμού απόδοσης και της ασφάλειας των δικτύων.

Ωστόσο, η εκούσια αυτή συνεργασία έχει εμφανώς εξαντλήσει τα περιθώριά της και αναφέρονται ως παραδείγματα τα επεισόδια στο δίκτυο και οι γενικές διακοπές ηλεκτρισμού λόγω ελλιπούς συντονισμού της εκμετάλλευσης δικτύων ή ελλείψεως διασυνδέσεων στα ηλεκτρικά δίκτυα και τα δίκτυα αερίου, καθώς και οι δυσκολίες στη διατύπωση προτάσεων ή την επίτευξη συμφωνίας για κοινά τεχνικά πρότυπα. Ως εκ τούτου, προτείνεται να ανατεθεί στους διαχειριστές των συστημάτων μεταφοράς το έργο της ενίσχυσης της συνεργασίας τους σε ορισμένους τομείς καίριας σημασίας, με επικέντρωση στα ακόλουθα κύρια ζητήματα.

- *Ανάπτυξη αγοραίων και τεχνικών “κωδίκων”*. Για την ενοποίηση των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου χρειάζεται μια ομοιογενής σειρά τεχνικών και αγοραίων κωδίκων. Σήμερα, οι κώδικες αυτοί υφίστανται σε εθνική βάση ή μέσω συστάσεων οργανώσεων, όπως οι UCTE ή EASSEE-gas. Το πρόβλημα με τη σημερινή κατάσταση είναι τριπλό: κατά πρώτον, οι ισχύοντες κανόνες δεν καλύπτουν όλες τις περιοχές που χρειάζονται εναρμόνιση ώστε να συντελέσουν στη λειτουργία μιας ενοποιημένης αγοράς, κατά δεύτερον οι εθνικοί κώδικες συχνά δεν είναι συμβατοί μεταξύ τους και κατά τρίτο συχνά δεν είναι νομικώς δεσμευτικοί ή επιβλητέοι. Παραδείγματα των κωδίκων αυτών είναι το λειτουργικό εγχειρίδιο της UCTE για την ασφάλεια και την αξιοπιστία των δικτύων μεταφοράς ηλεκτρισμού και οι συστάσεις της EASSEE-gas για τις ιδιότητες του αερίου.
- Η πρόταση διατηρεί την εκούσια διαδικασία των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς ως ρεαλιστικό τρόπο ανάπτυξης λεπτομερών τεχνικών και αγοραίων κωδίκων. Οι κώδικες αυτοί συχνά είναι τεχνικώς πολύπλοκοι και χρειάζεται αποδοτική διαδικασία τροποποίησής τους όταν είναι αναγκαίο. Η πρόταση προσθέτει ισχυρή κανονιστική εποπτεία στο περιεχόμενο και στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης και επιβολής των εν λόγω κανόνων εκ μέρους των εθνικών ρυθμιστικών αρχών, του οργανισμού ή/και της Επιτροπής, ανάλογα με τη φύση της υπόψη πρότασης. Σε περίπτωση που οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς δεν είναι σε θέση να συμφωνήσουν για αναγκαίους τεχνικούς και αγοραίους κώδικες ή δεν τους εφαρμόζουν, οι κανόνες αυτοί μπορεί να προταθούν και θεσπιστούν μέσω διαδικασίας επιτροπολογίας κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής.
- Συνολικώς, στην παρούσα πρόταση ορίζονται ένδεκα κύρια πεδία συνεργασίας. Το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς (βλέπε σημείο 1.2), το οποίο καταρτίζεται σε διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους παράγοντες και το νέο οργανισμό συνεργασίας των ρυθμιστικών αρχών ενέργειας (βλέπε σημείο 3), θα θέσει προτεραιότητες και θα καθορίσει λεπτομερέστερα τους τεχνικούς και αγοραίους κώδικες που χρειάζονται. Η συνεργασία μεταξύ διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς θα πρέπει επίσης να περιλάβει την παρακολούθηση της υλοποίησης των τεχνικών και αγοραίων κωδίκων.



- *Δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας κοινού ενδιαφέροντος*: Με τη συνεργασία των ΔΣΜ αναμένεται να συγκροτηθεί πλαίσιο προσδιορισμού, χρηματοδότησης και διαχείρισης των αναγκαίων δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας που αποτελούν κινητήριες δυνάμεις της άρτιας τεχνικής ανάπτυξης και εξέλιξης των ευρωπαϊκών δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου, ιδιαίτερα για την προώθηση της ασφάλειας του εφοδιασμού και της ενεργειακής απόδοσης και τη δυνατότητα διείσδυσης τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών άνθρακα.
- *Συντονισμός της εκμετάλλευσης διασυνδεδεμένου δικτύου*. Η συνεργασία μεταξύ των ΔΣΜ θα περιλαμβάνει την από κοινού εκμετάλλευση των δικτύων ακολουθώντας συμφωνημένους αγοραίους και τεχνικούς κώδικες. Αφορά επίσης την ανταλλαγή επιχειρησιακών πληροφοριών για το δίκτυο και τη συντονισμένη δημοσίευση πληροφοριών για την απόκτηση πρόσβασης στο δίκτυο, για παράδειγμα μέσω κοινού κριτηρίου διαφάνειας.
- *Σχεδιασμός επενδύσεων*. Προκειμένου να καταστήσουν διαθέσιμη επαρκή δυναμικότητα μεταφοράς ώστε να καλύψει τη ζήτηση και να ενοποιήσει τις εθνικές αγορές, οι διαχειριστές δικτύων χρειάζονται συντονισμένο μακροχρόνιο σχεδιασμό της ανάπτυξης συστημάτων ώστε να προγραμματίζουν τις επενδύσεις σε δίκτυα και να παρακολουθούν τις εξελίξεις των δυναμικοτήτων δικτύων μεταφοράς. Θεωρείται ότι τα ευρωπαϊκά δίκτυα διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς θα δημοσιεύουν σχέδια ανάπτυξης δικτύων, τα οποία περιλαμβάνουν την εκπόνηση μοντέλου του ενοποιημένου δικτύου, την κατάστρωση υποθετικών εξελίξεων και την εκτίμηση της επανατακτικότητας του ενοποιημένου συστήματος και της ικανότητάς του να αποδώσει αποτελέσματα. Τα αναπτυξιακά αυτά σχέδια θα πρέπει να έχουν επαρκές βάθος χρόνου (π.χ. τουλάχιστον δέκα ετών) που να επιτρέπει τον έγκαιρο εντοπισμό επενδυτικών χασμάτων, ειδικότερα με γνώμονα διασυνοριακές δυναμικότητες.

Ιδιαίτερα για τις δύο τελευταίες από τις ανωτέρω εργασίες, περιφερειακές πρωτοβουλίες διαδραματίζουν θετικό ρόλο στην ενοποίηση της αγοράς. Η συνεργασία των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα πρέπει όντως να συμπληρώνεται σε περιφερειακό επίπεδο, ώστε να διασφαλίζεται αληθής πρόοδος στην πράξη, βέλτιστη διαχείριση του δικτύου<sup>7</sup> και κατάλληλος σχεδιασμός και υλοποίηση επενδύσεων. Το κανονιστικό πλαίσιο θα πρέπει να προωθεί, συντονίζει και αναπτύσσει περιφερειακές πρωτοβουλίες μεταξύ διαχειριστή συστήματος μεταφοράς και ρυθμιστικών αρχών, όπως συμβαίνει με τις περιφερειακές πρωτοβουλίες στις οποίες πρωτοστατεί η ERGEG και με πρωτοβουλίες όπως το πενταμερές φόρουμ στη Βορειοδυτική Ευρώπη και όπως υποδεικνύουν μείζονες παράγοντες, όπως η Eurelectric.

#### **4.2. Ένας βελτιωμένος μηχανισμός συνεργασίας**

Έχει σημασία για τις δομές συνεργασίας των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς να είναι πλήρως αναγνωρισμένες σε ευρωπαϊκό επίπεδο ως αρμόδια αρχή για την επιτέλεση των ανωτέρω εργασιών. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα κατονομάσει επίσημα τα ευρωπαϊκά δίκτυα διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς (αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας) που είναι επιφορτισμένα με τις ανωτέρω εργασίες.

<sup>7</sup> Για παράδειγμα, στην ηλεκτρική ενέργεια, είναι σαφές ότι χρειάζεται να προσδιοριστεί ο καθορισμός τεχνικών κωδίκων για κάθε χώρο συγχρονισμού συχνότητας ως προς ορισμένα ζητήματα.

Όπως και οι εταιρείες, οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς οφείλουν να επιδεικνύουν διαφάνεια για τον τρόπο της μεταξύ τους συνεργασίας. Έχουν την ευχέρεια να αξιοποιήσουν υφιστάμενες δομές όπως οι GTE και ETSO. Ωστόσο, οι εργασίες και ευθύνες που απαιτούνται από τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς θα μεταφράζονται σε ανάγκη κεντρικής και σταθερής δομής συνεργασίας τόσο από πλευράς οργάνωσης όσο και πρακτικών εργαλείων σχεδιασμού και εκμετάλλευσης των δικτύων.

Ο οργανισμός συνεργασίας των ρυθμιστικών αρχών ενέργειας θα παρακολουθεί τον τρόπο κατά τον οποίο το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς επιτελεί τις εργασίες που του έχουν ανατεθεί.

Η ανάμειξη και διαβούλευση των εμπλεκόμενων παραγόντων, όπως των παραγωγών, προμηθευτών, πελατών και διαχειριστών συστημάτων διανομής θα αναπτυχθεί ως τυπική πρακτική από τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς ευθύς εξαρχής όταν εργάζονται σε συγκεκριμένο θέμα. Για το σκοπό αυτό, θα διενεργείται διαβούλευση των εμπλεκόμενων παραγόντων για οποιοδήποτε σχέδιο αγοραίου και τεχνικού κώδικα που συντάσσεται από τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς και θα δοθεί σε αυτούς η δυνατότητα να διατυπώνουν σχόλια σχετικά με το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς. Ο οργανισμός θα επιστατεί την ορθή διενέργεια της διαβούλευσης.

## **5. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ**

Η παρούσα πρόταση στοχεύει επίσης στη βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου για τη διευκόλυνση της πρόσβασης τρίτων μερών σε υποδομές καίριας σημασίας, για την αύξηση της διαφάνειας στην αγορά, την ενίσχυση της ενοποίησης της αγοράς και τη βελτίωση της πρόσβασης πελατών λιανικής.

### **5.1. Καθεστώς εξαίρεσης**

Η τρέχουσα νομοθεσία δίνει τη δυνατότητα να εξαιρείται η μείζων νέα υποδομή από τους κανόνες της υπαγόμενης σε ρυθμίσεις πρόσβασης τρίτου μέρους, για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα. Η δυνατότητα αυτή έχει χρησιμοποιηθεί για αρκετές υποδομές που έχουν ολοκληρωθεί ή είναι υπό κατασκευή, στις οποίες περιλαμβάνονται νέες διασυνδέσεις αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας και μονάδες LNG, έχει δε βοηθήσει να σημειωθεί πρόοδος σε έργα που συντελούν στην ασφάλεια του εφοδιασμού και στον ανταγωνισμό. Παράλληλα, η μέχρι τώρα εμπειρία δείχνει ότι οι φορείς ανάπτυξης έργων, οι ρυθμιστικές αρχές και η Επιτροπή θα μπορούσαν να επωφεληθούν από την ομαλή ροή της διαδικασίας αίτησης και χορήγησης εξαιρέσεων, καθώς και τη διευκρίνιση ορισμένων από τις προϋποθέσεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει να διατυπώσει κατευθυντήριες γραμμές ώστε να υποβοηθήσει τους αιτούντες και τις ρυθμιστικές αρχές στην εφαρμογή των απαιτούμενων όρων παραχώρησης εξαίρεσης. Για να υπάρχει βεβαιότητα ότι η εξαιρούμενη υποδομή δύναται παρά ταύτα να χρησιμοποιηθεί κατά βέλτιστο τρόπο από την αγορά, προτείνεται για τη νέα υποδομή να γενικευθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις για την κατανομή δυναμικότητας και οι διατάξεις για τη διαχείριση της συμφόρησης, οι οποίες μέχρι τώρα εφαρμόζονταν μεμονωμένα για κάθε περίπτωση.

## 5.2. Διαφάνεια

Η εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου πάσχει από έλλειψη ρευστότητας και διαφάνειας που εμποδίζει την αποδοτική κατανομή πόρων, περιορίζοντας τις δυνατότητες αντιστάθμισης κινδύνων και αναστέλλοντας την είσοδο νέων παικτών. Χρειάζεται να αυξηθούν η εμπιστοσύνη στην αγορά, η ρευστότητά της και ο αριθμός των συμμετεχόντων, πολλαπλασιάζοντας τις πληροφορίες που διατίθενται σε αυτήν.

Οι τρέχουσες απαιτήσεις σχετικά με τη διαφάνεια εστιάζονται στη δημοσίευση της δυναμικότητας του δικτύου, ώστε οι συμμετέχοντες στην αγορά να είναι ικανοί να διακρίνουν αν διατίθεται δυναμικότητα και αν προσφέρεται στην αγορά το σύνολο της διαθέσιμης δυναμικότητας. Ωστόσο, οι συμμετέχοντες στην αγορά χρειάζονται επίσης να διαθέτουν ίση πρόσβαση στις πληροφορίες με τις οποίες προσδιορίζονται οι διακυμάνσεις των τιμών χονδρικής.

Επί του παρόντος, οι κατεστημένες επιχειρήσεις που είναι υπεύθυνες για το μεγαλύτερο μέρος των ροών αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας, και οι οποίες έχουν στην κυριότητά τους το πλείστο των πάγιων στοιχείων στην αγορά, διαθέτουν περισσότερη και καλύτερη πρόσβαση στις πληροφορίες, απ'ό,τι οι νεοεισερχόμενοι. Στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας υπάρχουν απαιτήσεις υπό τη μορφή κατευθυντήριων γραμμών προσαρτημένων στον κανονισμό, με τις οποίες ορίζονται απαιτήσεις διαφάνειας σχετικά με την ηλεκτροπαραγωγή, αλλά δεν είναι επαρκείς, στον δε τομέα του αερίου δεν υπάρχουν επί του παρόντος τέτοιες απαιτήσεις. Ως εκ τούτου, προτείνεται να επεκταθούν οι απαιτήσεις διαφάνειας όσον αφορά τα αποθέματα αερίου, τις προβλέψεις ζήτησης και προσφοράς, τις δαπάνες για την εξισορρόπηση του δικτύου και τις εμπορικές συναλλαγές.

Η ορθή και πλήρης εφαρμογή των ανωτέρω απαιτήσεων χρειάζεται να υπόκειται στον έλεγχο και την παρακολούθηση των εθνικών ρυθμιστικών αρχών, επομένως χρειάζεται να ενισχυθούν ανάλογα οι εξουσίες των εν λόγω αρχών.

Σχετικά με το πρόβλημα της διαφάνειας όσον αφορά παράγωγα και χρηματοπιστωτικά μέσα, ως προς την οποία οι παρούσες προτάσεις δεν προβλέπουν επιπρόσθετες απαιτήσεις για τις οικείες εταιρείες, η Επιτροπή θα εξετάσει αναλυτικά το ζήτημα αυτό και θα καταλήξει σε συμπεράσματα προς τα μέσα του 2008. Ο οργανισμός συνεργασίας των ρυθμιστικών αρχών ενέργειας και η ευρωπαϊκή επιτροπή ρυθμιστικών αρχών των αγορών κινητών αξιών καλούνται να συνεργασθούν ώστε να διερευνήσουν περαιτέρω το θέμα και να συμβουλευθούν εάν οι συναλλαγές στο πλαίσιο συμβάσεων προμήθειας αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας πρέπει να υπόκεινται σε απαιτήσεις διαφάνειας πριν ή/και μετά την εμπορική συναλλαγή.

## 5.3. Πρόσβαση στην αποθήκευση

Η ισχύουσα οδηγία για την εσωτερική αγορά αερίου ορίζει ότι όποτε η αποθήκευση αποτελεί ουσιαστικής σημασίας εγκατάσταση για τον εφοδιασμό πελατών οι φορείς εκμετάλλευσης αποθηκευτικών χώρων οφείλουν να παραχωρούν πρόσβαση σε τρίτα μέρη. Τα κράτη μέλη μπορούν να διασφαλίσουν την πρόσβαση στις εν λόγω εγκαταστάσεις αποθήκευσης διαλέγοντας είτε να θέσουν προϋποθέσεις οριζόμενες από τη ρυθμιστική αρχή είτε να υποχρεώσουν τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς να διαπραγματεύονται με τους πελάτες τους όρους της πρόσβασης. Οι περιεχόμενες στην οδηγία απαιτήσεις περιορίζονται στη διατύπωση αρχών και αφήνουν μεγάλα περιθώρια στα κράτη μέλη να ορίσουν το κανονιστικό τους πλαίσιο. Οι λόγω αρχές απέκτησαν ακολούθως ουσιαστικό περιεχόμενο

μέσω του φόρουμ της Μαδρίτης, όπου όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες συμφώνησαν σε εκούσιες «κατευθυντήριες γραμμές ορθής πρακτικής στην πρόσβαση τρίτων μερών για φορείς εκμετάλλευσης αποθηκευτικών συστημάτων» (GGPSSO). Ωστόσο, η ERGEG κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συνολική υλοποίηση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών είναι ελλιπής.

Προκειμένου να εφαρμοστούν αποτελεσματικά οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές, η Επιτροπή προτείνει τέσσερα μέτρα:

- Να καταστούν οι κατευθυντήριες γραμμές νομικώς δεσμευτικές και να προβλεφθεί λεπτομερής υλοποίηση των κατευθυντήριων γραμμών μέσω επιτροπολογίας.
- Να θεσπιστεί νομικός και λειτουργικός διαχωρισμός των φορέων εκμετάλλευσης συστημάτων αποθήκευσης οι οποίοι αποτελούν τμήμα επιχειρήσεων προμήθειας.
- Να ενισχυθούν οι εξουσίες των εθνικών ρυθμιστικών αρχών ώστε οι τελευταίες να ασκούν εποπτεία της πρόσβασης στην αποθήκευση.
- Να απαιτηθεί σαφήνεια του κανονιστικού καθεστώτος που εφαρμόζεται στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης.

Προκειμένου να καταστούν οι κατευθυντήριες γραμμές νομικώς δεσμευτικές, ο κανονισμός θα επεκταθεί ώστε να ορίζει τον τρόπο κατά τον οποίο οι φορείς εκμετάλλευσης συστημάτων αποθήκευσης θα προσφέρουν υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών, καθώς και τον τρόπο κατανομής δυναμικότητας και διαχείρισης της συμφόρησης. Στον κανονισμό θα ορίζονται επίσης οι απαιτήσεις διαφάνειας και ο τρόπος κατά τον οποίο θα δοθεί η δυνατότητα ανάπτυξης δευτερογενούς αγοράς σε δυναμικότητα αποθήκευσης. Με τους κανόνες αυτούς θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι όλα τα αποθηκευτικά μέσα που είναι διαθέσιμα σε τρίτα μέρη προσφέρονται στην αγορά κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή, και ότι αποθαρρύνεται ζωηρά η αποθησαύριση δυναμικότητας. Οι κανόνες αυτοί θα συντελούν επίσης στη διασφάλιση συνέπειας με τις προτεινόμενες ελάχιστες απαιτήσεις για την εξαιρούμενη υποδομή.

Επιβάλλοντας το νομικό και λειτουργικό διαχωρισμό των φορέων εκμετάλλευσης αποθηκευτικών συστημάτων, θα ενισχυθεί σε μεγάλο βαθμό η ενεργός πρόσβαση στην αποθήκευση. Το γεγονός ότι σήμερα όταν οι προμηθευτές χρειάζονται δυναμικότητα αποθήκευσης οφείλουν να απευθυνθούν στους ανταγωνιστές τους για να καλύψουν με σύμβαση την αποθηκευτική τους ανάγκη δεν αυξάνει την εμπιστοσύνη στην αγορά και αποτελεί σοβαρό εμπόδιο για νεοεισερχόμενους. Η απαίτηση φορέων εκμετάλλευσης αποθηκευτικών συστημάτων με διαχωρισμένες δραστηριότητες θα βελτιώσει την κατάσταση αυτή και θα επιτρέψει στους ανταγωνιστές και στις ρυθμιστικές αρχές να ελέγχουν ότι προσφέρεται στην αγορά το σύνολο της διαθέσιμης αποθηκευτικής δυναμικότητας.

Η Επιτροπή προτείνει να άρει την ασάφεια που υφίσταται ως προς την αναλογία αποθηκευτικής δυναμικότητας που προσφέρεται στην αγορά, απαιτώντας από όλα τα κράτη μέλη να ορίσουν κριτήρια για το χρόνο και τον τρόπο εφαρμογής της πρόσβασης τρίτων μερών στην αποθηκευτική δυναμικότητα, τα οποία πρέπει να δημοσιοποιούνται. Έργο της ρυθμιστικής αρχής είναι έπειτα ο έλεγχος της τήρησης των ανωτέρω κριτηρίων σε όλους τους αποθηκευτικούς χώρους.

#### **5.4. Πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς LNG**

Ο ρόλος του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) στον εφοδιασμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αέριο καθίσταται όλο και σπουδαιότερος, προγραμματίζονται δε ή ευρίσκονται σε εξέλιξη πολλές επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς LNG. Για το λόγο αυτό, χρειάζονται κανόνες για τη διαφανή πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς LNG. Οι ρυθμιστικές αρχές έχουν εντοπίσει τη σχετική ανάγκη, η δε ERGEG έχει ετοιμάσει κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό τη διαμόρφωση κοινής θεώρησης ως προς την πρόσβαση τρίτων μερών σε τερματικούς σταθμούς LNG.

Μολονότι πολλοί κατασκευασμένοι τερματικοί σταθμοί LNG έχουν χρησιμοποιήσει τις δυνατότητες εξαιρέσης από την πρόσβαση τρίτων μερών και τη ρυθμιστική παρέμβαση βάσει του άρθρου 22 της οδηγίας, υπάρχουν επίσης τερματικοί σταθμοί LNG στους οποίους εφαρμόζονται οι κανόνες για την πρόσβαση τρίτων μερών. Επειδή η τρέχουσα οδηγία επιβάλλει απλώς μια γενική απαίτηση υπαγωγής της πρόσβασης σε κανονιστικές ρυθμίσεις, αυτό αφήνει περιθώρια για αποκλίνουσες ερμηνείες μεταξύ κρατών μελών. Επιπλέον, μια εξαίρεση με βάση το άρθρο 22 είναι πάντοτε προσωρινή, όταν δε έχει παρέλθει η περίοδος εξαίρεσης, οι τερματικοί σταθμοί LNG θα υπόκεινται σε κανονιστικές ρυθμίσεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει να επιβάλει ακριβέστερα καθορισμένους κανόνες πρόσβασης τρίτων μερών σε τερματικούς σταθμούς LNG. Προκειμένου να καταστούν οι κατευθυντήριες γραμμές νομικώς δεσμευτικές, ο κανονισμός θα επεκταθεί ώστε να ορίζει τον τρόπο κατά τον οποίο οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών LNG θα προσφέρουν υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών και τον τρόπο κατά τον οποίο θα κατανέμουν δυναμικότητα και θα διαχειρίζονται τη συμφόρηση. Θα ορίζει επίσης τις απαιτήσεις διαφάνειας και θα προτείνει μέτρα που καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη δευτερογενούς αγοράς δυναμικότητας τερματικών σταθμών. Οι κανόνες αυτοί θα βοηθούν επίσης στη διασφάλιση συνέπειας με τις προτεινόμενες ελάχιστες απαιτήσεις για την εξαιρούμενη υποδομή.

#### **5.5. Μακροχρόνιες συμφωνίες προμήθειας**

Οι κατάντη διμερείς συμφωνίες προμήθειας προσφέρουν την ευκαιρία σε ενεργοβόρες βιομηχανίες να επιτύχουν πλέον προβλέψιμες τιμές. Ωστόσο, επειδή οι εν λόγω συμφωνίες εμποδίζουν τους καταναλωτές να αλλάξουν προμηθευτή και περιορίζουν τοιουτοτρόπως τον ανταγωνισμό, ενέχουν τον κίνδυνο μονοπωλιακού ελέγχου της κατάντη αγοράς. Για να μειώσει την επικρατούσα αβεβαιότητα στην αγορά, κατά τους επόμενους μήνες η Επιτροπή θα δώσει οδηγίες, στην ενδεδειγμένη μορφή, σχετικά με τη συμμόρφωση των κατάντη μακροχρόνιων διμερών συμφωνιών προμήθειας με το κοινοτικό δίκαιο περί ανταγωνισμού.

#### **5.6. Ένα πλαίσιο για τη σταδιακή καθιέρωση μιας ευρωπαϊκής αγοράς λιανικής**

Ούτε στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας ούτε στην αντίστοιχη του αερίου είναι ακόμη δυνατό να γίνει λόγος για μια ευρωπαϊκή αγορά λιανικής (νοικοκυριά και μικρές επιχειρήσεις), καθώς οι πελάτες, με την παραδοχή ότι υφίσταται επιλογή, εξακολουθούν να υποχρεούνται να χρησιμοποιούν προμηθευτές εγκατεστημένους στην ίδια χώρα. Η καθιέρωση μιας αληθούς ευρωπαϊκής αγοράς τελικού χρήστη αποτελεί τον απώτατο στόχο των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου: είναι αναγκαία για τη δημιουργία ανταγωνιστικών αγορών και για την επίτευξη της ανώτατης απόδοσης. Η απελευθέρωση της αγοράς λιανικής είναι σημαντική για να διασφαλιστεί ότι όλοι οι πολίτες της ΕΕ είναι σε θέση να επωφεληθούν από τον ανταγωνισμό. Αν η απελευθέρωση εφαρμοζόταν μόνο σε μεγάλους πελάτες, τα ευρωπαϊκά νοικοκυριά θα κατέληγαν να επιδοτούν τη βιομηχανία τους. Από την 1η Ιουλίου 2007, όλες οι αγορές λιανικής στην ΕΕ έχουν ανοίξει στον ανταγωνισμό, αλλά στην πράξη πολλοί

καταναλωτές είναι δεμένοι με τους παλαιούς προμηθευτές τους επειδή δεν έχει στηθεί κατάλληλο νομικό πλαίσιο, όπως επιβάλλεται. Μια ευρωπαϊκή αγορά λιανικής μπορεί να δημιουργηθεί σταδιακά και μόνο. Για να τονώσει την πορεία αυτή, η Επιτροπή εξετάζει τη συγκρότηση φόρουμ λιανικής κατ'αναλογία της θετικής εμπειρίας με τα φόρα της Φλωρεντίας και της Μαδρίτης. Το φόρουμ αυτό θα επιτρέψει την επικέντρωση σε ειδικά ζητήματα της αγοράς λιανικής και αναμένεται να χρησιμεύσει ως πλαίσιο έδρασης για να προωθήσουν όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες την καθιέρωση μιας ευρωπαϊκών διαστάσεων αγοράς λιανικής. Με το φόρουμ θα δοθούν οδηγίες για τις προτεινόμενες υποχρεώσεις των κρατών μελών και των ρυθμιστικών αρχών να θεσπίσουν σαφείς κανόνες για τον ανταγωνισμό στην αγορά λιανικής, με σκοπό τη σταδιακή εναρμόνιση των κανόνων που διέπουν την αγορά ώστε να καταστεί δυνατή η λειτουργία διασυνοριακών αγορών λιανικής.

Οι εύρυθμα λειτουργούσες αγορές λιανικής θα διαδραματίσουν επίσης πολύ σημαντικό ρόλο στο να συνειδητοποιήσει ο κόσμος περισσότερο το πρόβλημα της εγχώριας ενεργειακής κατανάλωσης και των δαπανών ενέργειας, εφόσον τα πάσης φύσεως μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης απαιτούν δράση από τα νοικοκυριά. Ο ανταγωνισμός για την παροχή ενέργειας στα νοικοκυριά θα ενδυναμώσει τη συνειδητοποίηση της ενεργειακής παραμέτρου. Ωστόσο, οι τρέχουσες πρακτικές κατά τις οποίες οι καταναλωτές λαμβάνουν μόνο τον τελικό λογαριασμό για την κατανάλωσή τους μετά από ένα έτος δεν δημιουργεί τέτοια συνειδητοποίηση, ούτε δίνει στους προμηθευτές τη δυνατότητα να αναπτύξουν ανταγωνιστικές υπηρεσίες που κάνουν διάκριση μεταξύ νοικοκυριών με συγκεκριμένες ανάγκες. Ως εκ τούτου, οι προμηθευτές χρειάζεται να δίνουν περισσότερες πληροφορίες ώστε οι πελάτες να ενημερώνονται συχνότερα για την ενεργειακή τους κατανάλωση και τις σχετικές δαπάνες.

Είναι προφανές ότι η ελευθερία επιλογής για τους καταναλωτές πρέπει να συνοδεύεται από ισχυρές εγγυήσεις για τα δικαιώματά τους. Οι ευπαθείς καταναλωτές ήδη διαθέτουν υψηλό βαθμό προστασίας στην τρέχουσα οδηγία ώστε να διασφαλίζεται ότι διαθέτουν πρόσβαση στην ενέργεια που χρειάζονται για έναν ομαλό βίο. Τα μέτρα αυτά έχουν όμως εφαρμοστεί λανθασμένα σε ορισμένες χώρες, προκειμένου δε η Επιτροπή να διευκρινίσει το σχετικό πλαίσιο, προτείνει τον ορισμό δεσμευτικών κατευθυντήριων γραμμών. Παράλληλα, η Επιτροπή προτείνει να ενισχυθούν τα δικαιώματα όλων των πελατών, μεταξύ άλλων παραχωρώντας τους το δικαίωμα να αλλάζουν προμηθευτή οποτεδήποτε και επιβάλλοντας στις ενεργειακές εταιρείες την υποχρέωση να εκκαθαρίζονται οι λογαριασμοί εντός μηνός μετά την αλλαγή προμηθευτή από τον καταναλωτή.

Τέλος, η Επιτροπή έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι για τους διαχειριστές συστημάτων διανομής (ΔΣΔ) είναι επαρκείς οι τρέχοντες κανόνες για το νομικό και λειτουργικό διαχωρισμό δραστηριοτήτων. Ως εκ τούτου, δεν προτείνει να επεκταθούν στους ΔΣΔ οι περιγραφόμενοι στο ανωτέρω σημείο 4 κανόνες για τον ιδιοκτησιακό διαχωρισμό.

## **6. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ**

### **6.1. Παρακολούθηση της ασφάλειας του εφοδιασμού εκ μέρους των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς**

Έχει σημασία να διασφαλιστεί ότι τα συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου μπορούν να καλύψουν τη ζήτηση ακόμη και σε περιόδους αιχμής. Στην περίπτωση της ηλεκτρικής ενέργειας, τούτο καθίσταται δυνατό μόνον εφόσον υπάρχει αρκετή δυναμικότητα ηλεκτροπαραγωγής (επάρκεια ηλεκτροπαραγωγής), το δε δίκτυο είναι ικανό να μεταφέρει

την ενέργεια από τους φορείς ηλεκτροπαραγωγής στους τελικούς καταναλωτές (επάρκεια δικτύου). Στην περίπτωση του αερίου, χρειάζεται να είναι εγκατεστημένη επαρκής δυναμικότητα εισαγωγής και αποθήκευσης.

Η οδηγία 2005/89/EK απαιτεί από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές να συντάσσουν ετησίως, με τη βοήθεια των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς, έκθεση προς την Επιτροπή σχετικά με την ασφάλεια της προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας. Η οδηγία 2004/67/EK απαιτεί από τα κράτη μέλη να συντάσσουν έκθεση σχετικά με την κατάσταση της ασφάλειας του εφοδιασμού με αέριο και το κανονιστικό πλαίσιο για την ενίσχυση των επενδύσεων σε υποδομή. Οι προτεινόμενες τροπολογίες στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1228/2003 και (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 αναθέτουν στο δίκτυο των ευρωπαϊκών διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς το έργο της κατάρτισης προβλέψεων της επάρκειας του συστήματος καθ'εκάστη θερινή και χειμερινή περίοδο, καθώς και μακροχρονίως. Είναι ανάγκη να καταρτίζονται ευρωπαϊκές προοπτικές ώστε να συνεκτιμώνται οι δυνατότητες εξαγωγών και εισαγωγών ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου υπό συνθήκες αιχμής ζήτησης. Λόγω των διασυνοριακών ροών ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου εντός της εσωτερικής αγοράς, χρειάζεται να εκπονούνται οι προοπτικές σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

## **6.2. Συνεργασία των κρατών μελών**

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία διαθέτει δύο μέσα που ασχολούνται με την ασφάλεια του εφοδιασμού με αέριο. Κατά πρώτον, η οδηγία 2003/55/EK προέβλεψε γενικές υποχρεώσεις παρακολούθησης για τα κράτη μέλη. Κατά δεύτερον, η οδηγία 2004/67/EK αφορά ειδικώς μέτρα κατοχύρωσης της ασφάλειας του εφοδιασμού με αέριο. Με την τελευταία οδηγία συγκροτείται ομάδα συντονισμού στον τομέα του αερίου και ορίζεται «κοινοτικός μηχανισμός» σε περίπτωση διατάραξης του εφοδιασμού.

Τα ανωτέρω μέσα προβλέπουν πλαίσιο έδρασης συντονισμού. Δεν ορίζουν ποσοτικούς στόχους όσον αφορά την ασφάλεια του εφοδιασμού, ούτε προβλέπουν τυχόν υποχρέωση όσον αφορά τα αποθέματα αερίου. Τέλος, δεν προβλέπουν πλαίσιο περιφερειακής συνεργασίας σε περίπτωση σοβαρών διαταράξεων του εφοδιασμού.

Η οδηγία 2004/67/EK μόλις πρόσφατα μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο από τα κράτη μέλη. Στο άρθρο 10 ορίζει ότι η Επιτροπή θα συντάξει έκθεση, μέχρι τις 19 Μαΐου 2008, σχετικά με την υλοποίηση της οδηγίας και ιδιαίτερα την αποτελεσματικότητα των μέσων της, μπορεί δε να διατυπώσει περαιτέρω προτάσεις όσον αφορά την ασφάλεια του εφοδιασμού. Ειδικότερα, η ανωτέρω έκθεση θα πραγματεύεται μέτρα ασφάλειας του εφοδιασμού σε σχέση με αποθέματα αερίου.

Για το λόγο αυτό, ως πρώτο βήμα, οι παρούσες προτάσεις δεν τροποποιούν την οδηγία 2004/67/EK, παρά ασχολούνται με δύο μόνο ζητήματα:

- *Αυξημένες υποχρεώσεις διαφάνειας στο επίπεδο των εμπορικών αποθεμάτων.* Κάθε φορέας εκμετάλλευσης αποθηκευτικών μονάδων θα υποχρεούται να δημοσιεύει, σε καθημερινή βάση, την ποσότητα του ωφέλιμου αερίου που διαθέτει στις εγκαταστάσεις του. Η υποχρέωση αυτή θα αυξήσει σημαντικά την αμοιβαία εμπιστοσύνη για περιφερειακή και διμερή συνδρομή σε περίπτωση σοβαρών διαταράξεων του εφοδιασμού.
- *Αλληλεγγύη.* Προτείνεται να συνεργάζονται τα κράτη μέλη ώστε να προωθήσουν την περιφερειακή και διμερή αλληλεγγύη. Η συνεργασία αυτή προορίζεται να καλύψει καταστάσεις οι οποίες είναι πιθανό να συνεπάγονται σοβαρές διαταράξεις του εφοδιασμού

με αέριο, που πλήττον ένα κράτος μέλος. Παραδείγματα του συντονισμού αυτού αποτελούν η απλούστευση εθνικών μέτρων αντιμετώπισης καταστάσεων ανάγκης και η επεξεργασία πρακτικών λεπτομερειών για αμοιβαία συνδρομή. Η Επιτροπή θα θεσπίσει, αν παραστεί ανάγκη, κατευθυντήριες γραμμές για συνεργασία περιφερειακής αλληλεγγύης.



Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 περί όρων πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>8</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>9</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών<sup>10</sup>,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης<sup>11</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στόχοι της εσωτερικής αγοράς αερίου, η οποία υλοποιείται σταδιακά από το 1999, είναι η παροχή πραγματικών επιλογών σε όλους τους καταναλωτές της ΕΕ, πολίτες ή επιχειρήσεις, η παροχή νέων επιχειρηματικών ευκαιριών και η αύξηση των διασυνοριακών συναλλαγών, ώστε να επιτευχθούν κέρδη αποδοτικότητας, ανταγωνιστικές τιμές, υψηλότερα πρότυπα παρεχόμενων υπηρεσιών, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην ασφάλεια του εφοδιασμού και στην αειφορία
- (2) Η οδηγία 2003/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2003, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά φυσικού αερίου και την κατάργηση της οδηγίας 98/30/ΕΚ<sup>12</sup> και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 2003 σχετικά με τους όρους πρόσβασης στο δίκτυο για τις διασυνοριακές ανταλλαγές αερίου<sup>13</sup> συνέβαλαν σημαντικά στη δημιουργία της εν λόγω εσωτερικής αγοράς αερίου

---

<sup>8</sup> EE C [...], [...], σ. [...].

<sup>9</sup> EE C [...], [...], σ. [...].

<sup>10</sup> EE C [...], [...], σ. [...].

<sup>11</sup> EE C [...], [...], σ. [...].

<sup>12</sup> EE L 176 της 15.7.2003, σ. 57.

<sup>13</sup> EE L 289 της 3.11.2005, σ. 1

- (3) Ωστόσο, σε καμία εταιρεία στην Κοινότητα δεν είναι επί του παρόντος δυνατόν να εξασφαλιστεί το δικαίωμα να πωλεί ηλεκτρική ενέργεια σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, επί ίσους όρους και χωρίς διακρίσεις ή μειονεκτήματα. Συγκεκριμένα, δεν παρέχεται ακόμη πρόσβαση στο δίκτυο χωρίς διακρίσεις και εξίσου αποτελεσματικό επίπεδο ρυθμιστικής εποπτείας σε όλα τα κράτη μέλη.
- (4) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 10ης Ιανουαρίου 2007 με τίτλο «Ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη»<sup>14</sup> τονίσθηκε η σημασία της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς φυσικού αερίου και της δημιουργίας ίσων όρων ανταγωνισμού για όλες τις εγκατεστημένες στην Κοινότητα εταιρείες αερίου. Η ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τις προοπτικές για την εσωτερική αγορά αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας<sup>15</sup> και η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Έρευνα δυνάμει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 στον ευρωπαϊκό κλάδο του αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας (Τελική Έκθεση)»<sup>16</sup> κατέδειξαν ότι οι υφιστάμενοι κανόνες και μέτρα δεν παρέχουν το αναγκαίο πλαίσιο για την επίτευξη του στόχου μιας εύρυθμα λειτουργούσας εσωτερικής αγοράς.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 πρέπει να προσαρμοσθεί σύμφωνα με τις εν λόγω ανακοινώσεις προκειμένου να βελτιωθεί το ρυθμιστικό πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς αερίου.
- (6) Συγκεκριμένα, απαιτείται ενίσχυση της συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς, προκειμένου σταδιακά να εξασφαλιστεί σε διασυνοριακό επίπεδο η συμφωνία μεταξύ των τεχνικών και μεταξύ των εμπορικών κωδίκων για την παροχή και την διαχείριση αποτελεσματικής πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς, να εξασφαλιστεί ο συντονισμένος και επαρκώς μακροπρόθεσμος προγραμματισμός και η τεχνικώς ορθή εξέλιξη του συστήματος μεταφοράς στην Κοινότητα, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το περιβάλλον, και να προωθηθεί η ενεργειακή απόδοση καθώς και η έρευνα και καινοτομία, ιδίως για την εξασφάλιση της διείσδυσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τη διάδοση της τεχνολογίας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς πρέπει να εκμεταλλεύονται τα δίκτυά τους σύμφωνα με τους εν λόγω τεχνικούς και εμπορικούς κώδικες.
- (7) Για να εξασφαλιστεί η βέλτιστη διαχείριση του δικτύου μεταφοράς αερίου και να παρέχεται η δυνατότητα διασυνοριακού εμπορίου και προμήθειας αερίου στους πελάτες λιανικής σε όλη την Ευρώπη, πρέπει να συγκροτηθεί ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς αερίου. Τα καθήκοντά του πρέπει να καθοριστούν σαφώς και η μέθοδος εργασίας του πρέπει να εξασφαλίζει αποτελεσματικότητα, αντιπροσωπευτικότητα και διαφάνεια. Δεδομένου ότι είναι δυνατόν να εξασφαλιστεί αποτελεσματικότερη πρόοδος σε περιφερειακό επίπεδο, οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς πρέπει να συγκροτήσουν περιφερειακές δομές ενταγμένες στη συνολική δομή συνεργασίας, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι τα αποτελέσματα σε περιφερειακό επίπεδο συνάδουν με τους κώδικες και τα επενδυτικά προγράμματα σε επίπεδο Κοινότητας. Η συνεργασία εντός των εν λόγω περιφερειακών δομών προϋποθέτει αποτελεσματικό διαχωρισμό των δραστηριοτήτων

---

<sup>14</sup> COM 2007/1.

<sup>15</sup> COM (2006) 841.

<sup>16</sup> SEC (2006) 1724.

δικτύου από τις δραστηριότητες παραγωγής και προμήθειας, χωρίς τον οποίο η περιφερειακή συνεργασία των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς ενέχει τον κίνδυνο αντιανταγωνιστικής συμπεριφοράς.

- (8) Όλοι οι συμμετέχοντες στην αγορά αναμένουν με ενδιαφέρον το έργο που θα επιτελέσει το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας . Ως εκ τούτου, είναι καθοριστικής σημασίας η διαδικασία διαβούλευσης και πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο οι υπάρχουσες δομές που έχουν συσταθεί για τη διευκόλυνση και τον εξορθολογισμό της διαδικασίας διαβούλευσης, όπως η EASEE — αέριο (Ευρωπαϊκός Σύνδεσμος για την Απλούστευση των Συναλλαγών Ενέργειας, European Association for the Streamlining of Energy )
- (9) Για να τονωθεί ο ανταγωνισμός μέσω ρευστών αγορών αερίου χονδρικής, είναι ουσιώδες να καταστεί δυνατό το εμπόριο αερίου ανεξάρτητα από τη θέση του στο σύστημα. Ο μόνος τρόπος για να επιτευχθεί τούτο είναι να παρέχεται η ελευθερία στους χρήστες δικτύου να προβαίνουν σε κρατήσεις δυναμικότητας εισόδου και εξόδου που να είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους, με αποτέλεσμα το αέριο να μεταφέρεται κατά ζώνες αντί να ακολουθεί την προβλεπόμενη στη σύμβαση διαδρομή. Οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι που συμμετείχαν στο έκτο φόρουμ της Μαδρίτης εξέφρασαν την προτίμησή τους για συστήματα εισόδου – εξόδου προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη του ανταγωνισμού.
- (10) Στα δίκτυα αερίου είναι σημαντική η συμβατική συμφόρηση. Κατά συνέπεια, οι αρχές σχετικά με τη διαχείριση της συμφόρησης και την κατανομή δυναμικότητας για νέες ή επαναδιαπραγματευόμενες συμβάσεις βασίζονται στην ελευθέρωση της αναξιοποίητης δυναμικότητας, η οποία συνίσταται στην παροχή της δυνατότητας στους χρήστες δικτύου να υπενοικιάζουν ή να επαναπωλούν τις συμβατικές δυναμικότητές τους και στην επιβολή υποχρέωσης στους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς να προσφέρουν αναξιοποίητη δυναμικότητα στην αγορά, τουλάχιστον μία ημέρα πριν και σε διακοπτόμενη βάση. Δεδομένου ότι είναι μεγάλο το μερίδιο των συμβάσεων που έχουν ήδη συναφθεί και ότι είναι αναγκαίο να διαμορφωθούν συνθήκες πραγματικά ισότιμου ανταγωνισμού μεταξύ των χρηστών νέας και υπάρχουσας δυναμικότητας, οι εν λόγω αρχές πρέπει να εφαρμοστούν σε όλες τις συμβάσεις δυναμικότητας, συμπεριλαμβανομένων των συμβάσεων που έχουν ήδη συναφθεί.
- (11) Η παρακολούθηση της αγοράς τα τελευταία χρόνια από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές και από την Επιτροπή κατέδειξε ότι δεν επαρκούν οι ισχύουσες απαιτήσεις διαφάνειας και οι ισχύοντες κανόνες για την πρόσβαση στην υποδομή.
- (12) Απαιτείται ισότιμη πρόσβαση στις πληροφορίες που αφορούν την υλική κατάσταση του συστήματος, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα σε όλους τους συμμετέχοντες στην αγορά να εκτιμούν τη συνολική κατάσταση ζήτησης και προσφοράς και να προσδιορίζουν τους λόγους για τις μεταβολές της τιμής χονδρικής. Η απαίτηση αυτή συνεπάγεται ακριβέστερες πληροφορίες σχετικά με την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, την προσφορά και τη ζήτηση, τη δυναμικότητα του δικτύου, τις ροές και τη συντήρηση, την εξισορρόπηση και την χρήση της αποθήκευσης. Η σημασία αυτών των πληροφοριών για τη λειτουργία της αγοράς απαιτεί την άρση των περιορισμών δημοσίευσης για λόγους εμπιστευτικότητας.

- (13) Για να τονωθεί η εμπιστοσύνη στην αγορά, οι συμμετέχοντες σε αυτήν πρέπει να είναι βέβαιοι ότι είναι δυνατόν να επιβληθούν κυρώσεις για καταχρηστική συμπεριφορά. Πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα στις αρμόδιες αρχές να ερευνούν αποτελεσματικά ισχυρισμούς για χειραγώγηση της αγοράς. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαία η πρόσβαση των αρμοδίων αρχών στα δεδομένα που παρέχουν πληροφορίες σχετικά με επιχειρησιακές αποφάσεις που λαμβάνουν οι επιχειρήσεις προμήθειας. Στην αγορά αερίου, όλες αυτές οι αποφάσεις κοινοποιούνται στους διαχειριστές συστημάτων ως κρατήσεις δυναμικότητας, ορισμοί δυναμικότητας και πραγματοποιηθείσες ροές. Οι διαχειριστές συστημάτων πρέπει να διατηρούν αυτές τις πληροφορίες στη διάθεση των αρμοδίων αρχών για καθορισμένο χρονικό διάστημα.
- (14) Ο ανταγωνισμός στην αγορά των οικιακών καταναλωτών απαιτεί να μην εμποδίζονται προμηθευτές που επιδιώκουν να εισέλθουν σε νέες αγορές λιανικής. Κατά συνέπεια, όλοι οι συμμετέχοντες στην αγορά πρέπει να γνωρίζουν τους κανόνες και τις αρμοδιότητες που διέπουν την αλυσίδα προμήθειας και πρέπει να εναρμονιστούν για να τονωθεί η ενοποίηση της αγοράς της Κοινότητας.
- (15) Η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης αερίου και στις εγκαταστάσεις ΥΦΑ είναι ανεπαρκής και, κατά συνέπεια, οι κανόνες πρέπει να βελτιωθούν. Από την παρακολούθηση της αγοράς, η «Ευρωπαϊκή ομάδα ρυθμιστικών αρχών για την ηλεκτρική ενέργεια και το φυσικό αέριο» (European Regulators' Group for electricity and gas, ERGEG) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προαιρετικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις καλές πρακτικές πρόσβασης τρίτων μερών για διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης, που συμφωνήθηκαν από τους διαχειριστές συστημάτων στο φόρουμ της Μαδρίτης, εφαρμόζονται ανεπαρκώς και, ως εκ τούτου, πρέπει να καταστούν υποχρεωτικές.
- (16) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 προβλέπει ότι ορισμένα μέτρα θα θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>17</sup>.
- (17) Η απόφαση 1999/468/ΕΚ τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, η οποία εισήγαγε κανονιστική διαδικασία με έλεγχο για μέτρα γενικής εμβέλειας που έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων βασικής πράξης που εκδόθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, μεταξύ άλλων με την κατάργηση ορισμένων από τα στοιχεία αυτά ή με τη συμπλήρωση της πράξης μέσω της προσθήκης νέων μη ουσιωδών στοιχείων.
- (18) Σύμφωνα με την κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής<sup>18</sup> σχετικά με την απόφαση 2006/512/ΕΚ, για να εφαρμοστεί η νέα αυτή διαδικασία σε ήδη ισχύουσες πράξεις που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης, απαιτείται η προσαρμογή των εν λόγω πράξεων σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες.
- (19) Όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1775/2005, πρέπει, ειδικότερα, να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία να καταρτίζει ή να εκδίδει τις κατευθυντήριες γραμμές οι

---

<sup>17</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

<sup>18</sup> ΕΕ C 255 της 21.10.2006, σ. 1.

οποίες είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση του ελάχιστου βαθμού εναρμόνισης που απαιτείται για να επιτευχθεί ο σκοπός του παρόντος κανονισμού. Επειδή τα εν λόγω μέτρα είναι γενικής εμβέλειας και αφορούν την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 και τη συμπλήρωσή του με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, πρέπει να εκδίδονται με εφαρμογή της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ.

- (20) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 τροποποιείται ως εξής:

- (1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 1*

*Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής*

Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι:

- α) η θέσπιση αμερόληπτων κανόνων για τους όρους πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου, λαμβανομένων υπόψη των ιδιοτήτων των εθνικών και περιφερειακών αγορών για τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς αερίου·
- β) η θέσπιση αμερόληπτων κανόνων για τους όρους πρόσβασης σε εγκαταστάσεις ΥΦΑ και εγκαταστάσεις αποθήκευσης·
- γ) η διευκόλυνση της ανάπτυξης διασυνοριακής αγοράς λιανικής που να λειτουργεί εύρυθμα και με διαφάνεια και αγοράς χονδρικής που να λειτουργεί εύρυθμα και με διαφάνεια· προβλέπει μηχανισμούς για την εναρμόνιση των εν λόγω κανόνων ώστε να καταστεί δυνατή διασυνοριακά η εμπορία αερίου και η προμήθεια των πελατών λιανικής με αέριο.

Ο παρών κανονισμός, εκτός της παραγράφου 4 του άρθρου 6α του , ισχύει μόνον για τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης που εμπίπτουν στο άρθρο 19 παράγραφοι 3 ή 4 της οδηγίας 2003/55/ΕΚ.

Οι στόχοι που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο συμπεριλαμβάνουν τον καθορισμό εναρμονισμένων αρχών για την τιμολόγηση, ή τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για την τιμολόγηση, για την πρόσβαση στο δίκτυο, την δημιουργία υπηρεσιών πρόσβασης τρίτων και εναρμονισμένων αρχών για την κατανομή της δυναμικότητας και τη διαχείριση της συμφόρησης, τον καθορισμό των απαιτήσεων διαφάνειας,

κανόνες εξισορρόπησης και τέλη για τη διαταραχή της ισορροπίας και διευκόλυνση της εμπορίας δυναμικότητας.»

(2) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 προστίθενται οι ακόλουθοι ορισμοί:

“24. ως «δυναμικότητα εγκατάστασης αποθήκευσης ΥΦΑ (υγροποιημένου φυσικού αερίου)» νοείται δυναμικότητα τερματικού σταθμού ΥΦΑ για την εισαγωγή, την εκφόρτωση, επικουρικές υπηρεσίες, την προσωρινή αποθήκευση και επαναεριοποίηση ΥΦΑ·

25. ως «χώρος» νοείται ο όγκος αερίου τον οποίο δικαιούται να χρησιμοποιεί χρήστης εγκατάστασης αποθήκευσης για την αποθήκευση αερίου·

26. ως «ικανότητα απόληψης» νοείται ο ρυθμός απόληψης αερίου από εγκατάσταση αποθήκευσης τον οποίο δικαιούται ο χρήστης της

27. ως «ικανότητα έγχυσης» νοείται ο ρυθμός τροφοδότησης με αέριο εγκατάστασης αποθήκευσης τον οποίο δικαιούται ο χρήστης της

28. ως «δυναμικότητα αποθήκευσης» νοείται οποιοσδήποτε συνδυασμός χώρου, ικανότητας απόληψης και ικανότητας έγχυσης·

29. ως «Οργανισμός» νοείται ο Οργανισμός Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. ...<sup>19</sup>»

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη των ορισμών της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ισχύουν επίσης οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2003/55/ΕΚ και είναι συναφείς με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, εξαιρουμένου του ορισμού «μεταφορά» στην παράγραφο 3 του εν λόγω άρθρου.

Οι ορισμοί στα σημεία 3 έως 23 του εν λόγω άρθρου σχετικά με τη μεταφορά ισχύουν κατ' αναλογία για τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και ΥΦΑ.»

(3) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 2α έως 2η:

### *«Άρθρο 2α*

#### *Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου*

Όλοι οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς συνεργάζονται σε επίπεδο Κοινότητας για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου, προκειμένου να διασφαλίζεται η βέλτιστη διαχείριση και η τεχνικώς ορθή εξέλιξη του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφοράς αερίου.

---

<sup>19</sup> ΕΕ L.....

## *Άρθρο 2β*

### *Ίδρυση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου*

1. Το αργότερο έως την [...], οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς υποβάλλουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στον Οργανισμό το σχέδιο καταστατικού, τον κατάλογο των μελλοντικών μελών και το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού, συμπεριλαμβανομένου του εσωτερικού κανονισμού για τις διαβουλεύσεις με άλλους ενδιαφερόμενους, του προς ίδρυση Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου.
2. Εντός έξι εβδομάδων από την παραλαβή, ο Οργανισμός γνωμοδοτεί στην Επιτροπή σχετικά με το σχέδιο καταστατικού, τον κατάλογο των μελών και το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού.
3. Η Επιτροπή γνωμοδοτεί σχετικά με το σχέδιο καταστατικού, τον κατάλογο των μελών και το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού εντός τριών μηνών από τη λήψη της γνώμης του Οργανισμού.
4. Εντός τριών μηνών από τη λήψη της γνώμης της Επιτροπής, οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς ιδρύουν το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου, εγκρίνουν και δημοσιεύουν το καταστατικό και τον εσωτερικό κανονισμό του.

## *Άρθρο 2γ*

### *Καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου*

1. Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου εκδίδει:
  - α) τεχνικούς και εμπορικούς κώδικες στα πεδία που αναφέρονται στην παράγραφο 3·
  - β) κοινά εργαλεία και σχέδια έρευνας για την λειτουργία δικτύου·
  - γ) δεκαετές επενδυτικό πρόγραμμα, συμπεριλαμβανομένης πρόβλεψης επάρκειας παραγωγής, ανά διετία·
  - δ) ετήσιο πρόγραμμα εργασιών·
  - ε) ετήσια έκθεση·
  - στ) ετήσιες προβλέψεις επάρκειας θερινών και χειμερινών προμηθειών.
2. Το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο δ) περιλαμβάνει κατάλογο και περιγραφή των τεχνικών και εμπορικών κωδίκων που καταρτίζονται κατά τη διάρκεια του έτους, σχέδιο για την κοινή λειτουργία του δικτύου και δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης κατά τη διάρκεια του έτους και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα.

3. Οι αναλυτικοί τεχνικοί και εμπορικοί κώδικες καλύπτουν τα ακόλουθα πεδία, σύμφωνα με τις προτεραιότητες που καθορίζονται στο ετήσιο πρόγραμμα εργασιών :
- α) κανόνες για την ασφάλεια και την αξιοπιστία·
  - β) κανόνες για τη σύνδεση και την πρόσβαση στο δίκτυο·
  - γ) κανόνες για την ανταλλαγή δεδομένων και την εκκαθάριση·
  - δ) κανόνες για τη διαλειτουργικότητα·
  - ε) επιχειρησιακές διαδικασίες σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης·
  - στ) κανόνες για την κατανομή δυναμικότητας και τη διαχείριση συμφόρησης·
  - ζ) κανόνες για την εμπορία·
  - η) κανόνες για τη διαφάνεια·
  - θ) κανόνες για την εξισορρόπηση, συμπεριλαμβανομένων κανόνων για τις διαδικασίες ορισμού, κανόνων για τα τέλη εξισορρόπησης και κανόνων για τη λειτουργική εξισορρόπηση μεταξύ των συστημάτων των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς·
  - θ) κανόνες για την εναρμόνιση των τιμολογίων μεταφοράς·
  - ια) ενεργειακή απόδοση των δικτύων αερίου.
1. Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου παρακολουθεί την εφαρμογή των τεχνικών και εμπορικών κωδίκων και περιλαμβάνει τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων παρακολούθησης στην ετήσια έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο ε).
2. Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου δημοσιεύει ανά διετία δεκαετές επενδυτικό πρόγραμμα στα δίκτυα το οποίο καλύπτει όλη την Κοινότητα. Το επενδυτικό πρόγραμμα περιλαμβάνει μοντελοποίηση του ενοποιημένου δικτύου, ανάπτυξη σεναρίων, έκθεση για την επάρκεια της προμήθειας και της ζήτησης και εκτίμηση της ανατακτικότητας του συστήματος. Ειδικότερα, το επενδυτικό πρόγραμμα βασίζεται στα εθνικά επενδυτικά προγράμματα και στις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1364/2006/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>20</sup>. Στο επενδυτικό πρόγραμμα επισημαίνονται ελλείψεις επενδύσεων, ιδίως όσον αφορά τη διασυνοριακή δυναμικότητα.
3. Ύστερα από αίτημα της Επιτροπής, το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου συμβουλεύει την Επιτροπή για την έκδοση των κατευθυντηρίων γραμμών σύμφωνα με το άρθρο 9.

---

<sup>20</sup> EE L 262 της 22.9.2006, σ. 1.



## Άρθρο 2δ

### Παρακολούθηση από τον Οργανισμό

1. Ο Οργανισμός παρακολουθεί την εκτέλεση των καθηκόντων του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου που αναφέρονται στο άρθρο 2γ παράγραφος 1.
2. Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου υποβάλλει στον Οργανισμό τα σχέδια των τεχνικών και εμπορικών κωδίκων, το σχέδιο του δεκαετούς επενδυτικού προγράμματος και το σχέδιο του ετήσιου προγράμματος εργασιών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν τη διαδικασία διαβούλευσης.

Ο Οργανισμός δύναται, εντός τριών μηνών, να γνωμοδοτήσει προς το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου.

Ο Οργανισμός διατυπώνει δεόντως αιτιολογημένη γνώμη προς στην Επιτροπή, εφόσον κρίνει ότι το σχέδιο του ετήσιου προγράμματος εργασιών ή το σχέδιο του δεκαετούς επενδυτικού προγράμματος, δεν διασφαλίζουν την ίση μεταχείριση, τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό και την αποδοτική λειτουργία της αγοράς.

## Άρθρο 2ε

### Καθορισμός και αξιολόγηση των τεχνικών και εμπορικών κωδίκων

1. Ύστερα από διαβούλευση με τον Οργανισμό, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει από το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου να καταρτίσει, εντός εύλογης προθεσμίας, κώδικες στα πεδία που απαριθμούνται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3, εφόσον κρίνει ότι οι εν λόγω κώδικες απαιτούνται για την αποδοτική λειτουργία της αγοράς.
2. Ο Οργανισμός διατυπώνει δεόντως αιτιολογημένη γνώμη προς στην Επιτροπή, εφόσον κρίνει ότι:
  - α) τεχνικός ή εμπορικός κώδικας που έχει εκδώσει το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου στα πεδία που απαριθμούνται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3 δεν διασφαλίζει την ίση μεταχείριση, τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό και την αποδοτική λειτουργία της αγοράς·
  - β) το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου δεν συμφωνεί εντός εύλογης προθεσμίας, για τεχνικό ή εμπορικό κώδικα στα πεδία που απαριθμούνται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3·
  - γ) οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς δεν εφαρμόζουν τεχνικό ή εμπορικό κώδικα που έχει εκδώσει το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου στα πεδία που απαριθμούνται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει, με δική της πρωτοβουλία ή ύστερα από σύσταση του Οργανισμού, κατευθυντήριες γραμμές στα πεδία που απαριθμούνται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3, εάν κρίνει ότι:
- α) τεχνικός ή εμπορικός κώδικας που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου στα πεδία που απαριθμούνται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3 δεν διασφαλίζει την ίση μεταχείριση, τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό και την αποδοτική λειτουργία της αγοράς·
  - β) το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου δεν συμφωνεί εντός εύλογης προθεσμίας για τεχνικό ή εμπορικό κώδικα στα πεδία που απαριθμούνται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3·
  - γ) οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς δεν εφαρμόζουν τεχνικό ή εμπορικό κώδικα που έχει εκδώσει το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου στα πεδία που απαριθμούνται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3.

Τα εν λόγω μέτρα, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με συμπλήρωσή του, εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

4. Η παράγραφος 3 δεν θίγει το δικαίωμα της Επιτροπής να εκδίδει και να τροποποιεί κατευθυντήριες γραμμές σύμφωνα με το άρθρο 9.

#### *Άρθρο 2στ*

#### *Διαβουλεύσεις*

1. Στο πλαίσιο της εκτέλεσης των καθηκόντων του, και, συγκεκριμένα, κατά την κατάρτιση των τεχνικών και εμπορικών κωδίκων και του ετήσιου προγράμματος εργασιών του που αναφέρονται στο άρθρο 2γ παράγραφοι 1 και 3, το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου διαβουλεύεται εκτενώς, σε πρώιμο στάδιο, ανοικτά και με διαφάνεια, με όλους τους ενδεδειγμένους συμμετέχοντες στην αγορά· στη διαβούλευση συμβάλλουν οι επιχειρήσεις προμήθειας και παραγωγής, οι πελάτες, οι χρήστες συστημάτων, οι διαχειριστές συστημάτων διανομής, οι διαχειριστές συστημάτων ΥΦΑ και οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης, όπου συμπεριλαμβάνονται οι οικείες (κλαδικές) ενώσεις, τεχνικοί οργανισμοί και πλατφόρμες ενδιαφερομένων..
2. Όλα τα έγγραφα και τα πρακτικά των συνεδριάσεων σχετικά με τα θέματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δημοσιοποιούνται.
3. Πριν από την έγκριση του προγράμματος εργασιών και των τεχνικών και εμπορικών κωδίκων που αναφέρονται στο άρθρο 2γ παράγραφοι 1 και 3, το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου δηλώνει τις παρατηρήσεις που έλαβε κατά τη διαβούλευση και τον τρόπο με τον οποίο οι εν λόγω παρατηρήσεις λήφθηκαν υπόψη. Αιτιολογεί τις περιπτώσεις που οι παρατηρήσεις δεν λήφθηκαν υπόψη.

## Άρθρο 2ζ

### Κόστος

Το κόστος για τις δραστηριότητες του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου που αναφέρονται στα άρθρα 2α έως 2η αναλαμβάνουν οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς και συνυπολογίζεται κατά τον υπολογισμό των τιμών.

## Άρθρο 2η

### Περιφερειακή συνεργασία διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς

1. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς συνεργάζονται σε περιφερειακό επίπεδο στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου για να συμβάλλουν στην εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στο άρθρο 2γ παράγραφος 1. Ειδικότερα, δημοσιεύουν ανά διετία περιφερειακό επενδυτικό πρόγραμμα και δύνανται να λαμβάνουν αποφάσεις επενδύσεων με βάση το περιφερειακό επενδυτικό πρόγραμμα.

Το περιφερειακό επενδυτικό πρόγραμμα δεν επιτρέπεται να είναι ανακόλουθο προς το δεκαετές επενδυτικό πρόγραμμα που αναφέρεται στο άρθρο 2γ παράγραφος 1 στοιχείο γ)

2. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς ενθαρρύνουν λειτουργικές διευθετήσεις, ώστε να εξασφαλίζεται η βέλτιστη διαχείριση του δικτύου, και προωθούν την ανάπτυξη χρηματιστηρίων αερίου, τη διασυννοριακή κατανομή δυναμικότητας μέσω σιωπηρών δημοπρασιών και την ενοποίηση μηχανισμών εξισορρόπησης.
3. Η γεωγραφική περιοχή που καλύπτουν οι περιφερειακές συνεργασίες είναι δυνατόν να ορίζεται από την Επιτροπή. Το εν λόγω μέτρο, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων του παρόντος κανονισμού με συμπλήρωσή του, εγκρίνεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.

Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή δύναται να συμβουλευέται το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου και τον Οργανισμό.»

- (4) Στο άρθρο 3 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο τέταρτο εδάφιο :

«Τα τιμολόγια πρόσβασης για τους χρήστες δικτύου ορίζονται χωριστά και ανεξαρτήτως από κάθε σημείο εισόδου ή εξόδου του συστήματος μεταφοράς. Τα τέλη δικτύου δεν υπολογίζονται με βάση την προβλεπόμενη στη σύμβαση διαδρομή.»

- (5) Ο τίτλος του άρθρο 4 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«Υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών που αφορούν διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς»

(6) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 4α:

*«Άρθρο 4α*

*Υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών που αφορούν εγκαταστάσεις αποθήκευσης και ΥΦΑ*

1. Οι διαχειριστές συστημάτων ΥΦΑ και αποθήκευσης:
  - α) εξασφαλίζουν ότι προσφέρουν υπηρεσίες χωρίς διακρίσεις σε όλους τους χρήστες δικτύου οι οποίες ανταποκρίνονται στη ζήτηση της αγοράς· ειδικότερα, όταν διαχειριστής συστήματος ΥΦΑ και αποθήκευσης παρέχει την ίδια υπηρεσία σε διαφορετικούς πελάτες, πρέπει να την προσφέρει με ισοδύναμους συμβατικούς όρους και προϋποθέσεις·
  - β) παρέχουν υπηρεσίες συμβατές με τη χρήση διασυνδεδεμένων συστημάτων μεταφοράς αερίου και διευκολύνουν την πρόσβαση, μέσω της συνεργασίας με το διαχειριστή του συστήματος μεταφοράς·
  - γ) δημοσιοποιούν τις σχετικές πληροφορίες, ειδικότερα δε δεδομένα σχετικά με τη χρήση και τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών, εντός χρονικού πλαισίου που ανταποκρίνεται στις εύλογες εμπορικές ανάγκες των χρηστών εγκατάστασης αποθήκευσης και εγκατάστασης ΥΦΑ
2. Οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης:
  - α) παρέχουν αμετάβλητες και διακοπτόμενες υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών· η τιμή της διακοπτόμενης δυναμικότητας αντιστοιχεί στην πιθανότητα διακοπής·
  - β) προσφέρουν στους χρήστες εγκατάστασης αποθήκευσης μακροχρόνιες και βραχυχρόνιες υπηρεσίες
  - γ) προσφέρουν στους χρήστες εγκατάστασης υπηρεσίες χώρου αποθήκευσης, ικανότητας απόληξης και ικανότητας έγχυσης, μεμονωμένες ή σε συνδυασμό.
3. Συμβάσεις με εγκαταστάσεις αποθήκευσης και ΥΦΑ δεν έχουν ως αποτέλεσμα αυθαίρετα υψηλότερα τιμολόγια στις περιπτώσεις που έχουν υπογραφεί:
  - α) εκτός έτους φυσικού αερίου με μη τυπικές ημερομηνίες έναρξης, ή
  - β) με βραχύτερη διάρκεια από την τυπική σύμβαση μεταφοράς σε ετήσια βάση.
4. Όταν ενδείκνυται, επιτρέπεται να παρέχονται υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών, υπό την προϋπόθεση της παροχής των απαραίτητων εγγυήσεων από τους χρήστες των δικτύων όσον αφορά τη φερεγγυότητά τους. Οι εγγυήσεις αυτές δεν συνιστούν αδικαιολόγητους φραγμούς στην είσοδο στην αγορά και δεν συνεπάγονται διακρίσεις, είναι διαφανείς και πληρούν την αρχή της αναλογικότητας.
5. Συμβατικά όρια για το ελάχιστο μέγεθος δυναμικότητας εγκατάστασης ΥΦΑ ή αποθήκευσης αιτιολογούνται με βάση τεχνικούς περιορισμούς και δεν στερούν να

έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες αποθήκευσης χρήστες μικρότερου χώρου αποθήκευσης .»

(7) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αρχές για τους μηχανισμούς κατανομής δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης συμφόρησης που αφορούν τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς»·

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς εφαρμόζουν και δημοσιεύουν μη διακριτικές και διαφανείς διαδικασίες διαχείρισης της συμφόρησης οι οποίες βασίζονται στις ακόλουθες αρχές:

α) σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης, ο διαχειριστής συστήματος μεταφοράς προσφέρει αναξιοποίητη δυναμικότητα στην πρωτογενή αγορά, με προθεσμία ενημέρωσης τουλάχιστον μία ημέρα πριν και σε διακοπτόμενη βάση·

β) οι χρήστες του συστήματος που επιθυμούν να επαναπωλήσουν ή να υπενοικιάσουν τη αναξιοποίητη συμβατική τους δυναμικότητα στη δευτερογενή αγορά έχουν τη δυνατότητα να το κάνουν. Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν από τους χρήστες του δικτύου κοινοποίηση ή ενημέρωση του διαχειριστή δικτύου μεταφοράς.»

γ) η παράγραφος 4 διαγράφεται·

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6:

«6. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς διενεργούν τακτικά εκτιμήσεις της ζήτησης στην αγορά για νέες επενδύσεις. Όταν προγραμματίζουν νέες επενδύσεις, οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς εκτιμούν τη ζήτηση στην αγορά .»

(8) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 5α:

#### *«Άρθρο 5α*

*Αρχές που διέπουν τους μηχανισμούς κατανομής δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης συμφόρησης όσον αφορά που αφορούν τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και τις εγκαταστάσεις ΥΦΑ*

1. Στους συμμετέχοντες στην αγορά διατίθεται η μέγιστη δυναμικότητα εγκατάστασης αποθήκευσης και εγκατάστασης ΥΦΑ, λαμβάνοντας υπόψη την ακεραιότητα και την αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου
2. Οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης και ΥΦΑ εφαρμόζουν και δημοσιεύουν διαφανείς μηχανισμούς κατανομής δυναμικότητας που δεν συνεπάγονται διακρίσεις, οι οποίοι:

- α) παρέχουν οικονομικά μηνύματα κατάλληλα για την αποτελεσματική και μέγιστη αξιοποίηση της δυναμικότητας και διευκολύνουν τις επενδύσεις σε νέα υποδομή·
  - β) είναι συμβατοί με τους μηχανισμούς της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων και των αγορών άμεσης παράδοσης (spot) και των κόμβων διαπραγμάτευσης, και ταυτόχρονα είναι ευέλικτοι και ικανοί να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς
  - γ) είναι συμβατοί με τα συνδεδεμένα συστήματα πρόσβασης στο δίκτυο.
3. Οι συμβάσεις με εγκαταστάσεις αποθήκευσης και εγκαταστάσεις ΥΦΑ περιλαμβάνουν μέτρα για να εμποδίζεται η επί κερδοσκοπία αποθεματοποίηση, λαμβάνοντας υπόψη τις ακόλουθες αρχές που ισχύουν σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης:
- α) σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης, ο διαχειριστής του συστήματος προσφέρει αναξιποίητη δυναμικότητα ΥΦΑ και αποθήκευσης στην πρωτογενή αγορά· η προσφορά για τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης γίνεται τουλάχιστον μία ημέρα πριν και σε διακοπτόμενη βάση·
  - β) οι χρήστες εγκατάστασης αποθήκευσης και ΥΦΑ που επιθυμούν να επαναπωλήσουν τη συμβατική τους δυναμικότητα στη δευτερογενή αγορά έχουν τη δυνατότητα να το κάνουν.
- (9) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:
- α) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«Απαιτήσεις διαφάνειας που αφορούν διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς»
  - β) Η παράγραφος 5 διαγράφεται.
  - γ) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 7.  
«7. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς δημοσιοποιούν εκ των προτέρων και εκ των υστέρων πληροφορίες για την προσφορά και τη ζήτηση, με βάση ορισμούς δυναμικότητας, προβλέψεις και πραγματοποιηθείσες εισροές ή εκροές του συστήματος. Ο βαθμός αναλυτικότητας των πληροφοριών δημοσιεύεται και ανταποκρίνεται στις πληροφορίες που διαθέτει ο διαχειριστής του συστήματος μεταφοράς.  
  
Διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς δημοσιεύουν τα μέτρα που λήφθηκαν, καθώς και το κόστος που προέκυψε και τα έσοδα από την εξισορρόπηση του συστήματος.  
  
Προκειμένου να εκπληρώσουν την υποχρέωση αυτή, οι οικείοι συμμετέχοντες στη αγορά διαβιβάζουν στους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς τα δεδομένα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο.»
- (10) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 6α και 6β:

## «Άρθρο 6α

### *Απαιτήσεις διαφάνειας που αφορούν τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και τις εγκαταστάσεις ΥΦΑ*

1. Οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης και ΥΦΑ δημοσιοποιούν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες που παρέχουν και τους σχετικούς όρους που ισχύουν, σε συνδυασμό με τις τεχνικές πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου οι χρήστες εγκαταστάσεων αποθήκευσης και ΥΦΑ να έχουν πλήρη πρόσβαση σε εγκαταστάσεις αποθήκευσης και ΥΦΑ.
2. Για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, κάθε διαχειριστής συστήματος αποθήκευσης και ΥΦΑ δημοσιοποιεί τακτικά και περιοδικά αριθμητικές πληροφορίες, σε εύχρηστη τυποποιημένη μορφή, σχετικά με τις συμβατικές και τις διαθέσιμες δυναμικότητες αποθήκευσης και ΥΦΑ.
3. Οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης και ΥΦΑ αποκαλύπτουν πάντα τις πληροφορίες που απαιτεί ο παρών κανονισμός κατά εύληπτο, ποσοτικώς σαφή και ευκόλως προσβάσιμο τρόπο, χωρίς διακρίσεις .
4. Όλοι οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης και ΥΦΑ δημοσιεύουν την ποσότητα αερίου σε κάθε εγκατάσταση αποθήκευσης ή ΥΦΑ, εισροές και εκροές, καθώς και τη διαθέσιμες δυναμικότητες αποθήκευσης και εγκατάστασης ΥΦΑ, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων που εξαιρούνται από την πρόσβαση τρίτων μερών. Οι πληροφορίες κοινοποιούνται επίσης στο διαχειριστή του συστήματος μεταφοράς, ο οποίος τις δημοσιεύει συγκεντρωτικά ανά σύστημα ή υποσύστημα που καθορίζεται από τα σχετικά σημεία. Οι πληροφορίες ενημερώνονται τουλάχιστον σε καθημερινή βάση.

## Άρθρο 6β

### *Τήρηση αρχείων από διαχειριστές συστημάτων*

«Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς, οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης και οι διαχειριστές συστημάτων ΥΦΑ διατηρούν επί πέντε έτη στη διάθεση της εθνικής ρυθμιστικής αρχής, της εθνικής αρχής ανταγωνισμού και της Επιτροπής, όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στα άρθρα 6 και 6α και στο μέρος 3 του παραρτήματος

(11) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο τέλος της παραγράφου 1 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση : «Οι κανόνες εξισορρόπησης βασίζονται στη αγορά.»

β) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Προκειμένου οι χρήστες του δικτύου να είναι σε θέση να προβαίνουν έγκαιρα σε διορθωτικές ενέργειες, οι διαχειριστές των συστημάτων μεταφοράς παρέχουν επαρκείς, επίκαιρες και αξιόπιστες πληροφορίες μέσω του Διαδικτύου σχετικά με την κατάσταση εξισορρόπησης των χρηστών του δικτύου.

Το επίπεδο της πληροφόρησης αντιστοιχεί στο επίπεδο των πληροφοριών που διαθέτει ο διαχειριστής του συστήματος μεταφοράς και στην περίοδο εκκαθάρισης για την οποία υπολογίστηκαν τα τέλη εξισορρόπησης.

Οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται ατελώς.»

γ) οι παράγραφοι 4, 5 κα 6 διαγράφονται.

(12) Άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 8*

*Εμπορία δικαιωμάτων δυναμικότητας*

Κάθε διαχειριστής συστήματος μεταφοράς, διαχειριστής συστήματος αποθήκευσης και διαχειριστής ΥΦΑ λαμβάνει εύλογα μέτρα προκειμένου να καθιστά δυνατή και να διευκολύνει την ελεύθερη εμπορία των δικαιωμάτων δυναμικότητας. Κάθε τέτοιος διαχειριστής αναπτύσσει για την πρωτογενή αγορά εναρμονισμένες συμβάσεις και διαδικασίες για τη μεταφορά, τις εγκαταστάσεις ΥΦΑ και αποθήκευσης, προκειμένου να διευκολύνει το δευτερογενές εμπόριο δυναμικότητας και αναγνωρίζει τη μεταβίβαση δικαιωμάτων πρωτογενούς δυναμικότητας, εφόσον του κοινοποιείται από τους χρήστες του συστήματος.

Οι εναρμονισμένες συμβάσεις και διαδικασίες για τη μεταφορά, τις εγκαταστάσεις ΥΦΑ και αποθήκευσης κοινοποιούνται στις ρυθμιστικές αρχές

(13) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 8α:

*«Άρθρο 8α*

*Αγορές λιανικής*

Για να διευκολυνθεί η ανάπτυξη διασυνοριακών αγορών λιανικής σε περιφερειακή και ευρωπαϊκή κλίμακα που να λειτουργούν εύρυθμα και με διαφάνεια, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς, των διαχειριστών συστημάτων διανομής, των επιχειρήσεων προμήθειας και των πελατών και, εφόσον είναι αναγκαίο, άλλων συμμετεχόντων στην αγορά, καθορίζονται στις συμβατικές ρυθμίσεις, τις δεσμεύσεις προς πελάτες, τους κανόνες ανταλλαγής δεδομένων και εκκαθάρισης, την κυριότητα δεδομένων και την ευθύνη των μετρήσεων.

Οι εν λόγω κανόνες δημοσιοποιούνται, στοχεύουν στην εναρμόνιση της διασυνοριακής πρόσβασης σε πελάτες και υπόκεινται στον έλεγχο των ρυθμιστικών αρχών.»

(14) Στο άρθρο 9, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:



- «1. Εφόσον ενδείκνυται, καθορίζονται με κατευθυντήριες γραμμές για τον ελάχιστο βαθμό εναρμόνισης που απαιτείται για να επιτευχθεί ο σκοπός του παρόντος κανονισμού:
- α) οι λεπτομέρειες σχετικά με τις υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών, συμπεριλαμβανομένου του χαρακτήρα, της διάρκειας και άλλων απαιτήσεων για τις υπηρεσίες αυτές, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 4α·
  - β) οι λεπτομέρειες σχετικά με τις αρχές που διέπουν τους μηχανισμούς κατανομής δυναμικότητας και την εφαρμογή των διαδικασιών διαχείρισης συμφορήσεων σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης, σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 5α·
  - γ) οι λεπτομέρειες σχετικά με την παροχή πληροφοριών και για τον καθορισμό των τεχνικών πληροφοριών που απαιτούνται προκειμένου οι χρήστες του δικτύου να αποκτήσουν αποτελεσματική πρόσβαση στο σύστημα, καθώς και ορισμός όλων των σχετικών σημείων για τις απαιτήσεις διαφάνειας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται σε όλα τα σχετικά σημεία και χρονοδιάγραμμα για τη δημοσίευση των πληροφοριών αυτών, σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 6α·
  - δ) οι λεπτομέρειες σχετικά με τη μέθοδο τιμολόγησης, σύμφωνα με το άρθρο 3·
  - ε) οι λεπτομέρειες σχετικά με τους κανόνες εξισορρόπησης, σύμφωνα με το άρθρο 7·
  - στ) οι λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες στην πρωτογενή αγορά για τη διευκόλυνση της εμπορίας δυναμικότητας στη δευτερογενή αγορά και τη μεταβίβαση δικαιωμάτων πρωτογενούς δυναμικότητας μεταξύ χρηστών του δικτύου, σύμφωνα με το άρθρο 8·
  - ζ) οι λεπτομέρειες σχετικά με θέματα της αγοράς λιανικής που καλύπτονται από το άρθρο 8α·
  - η) οι λεπτομέρειες σχετικά με τα θέματα που απαριθμούνται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3.

2. Κατευθυντήριες γραμμές για τα θέματα που απαριθμούνται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β) και γ) όσον αφορά τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς ορίζονται στο παράρτημα .

Η Επιτροπή δύναται να τροποποιεί τις κατευθυντήριες γραμμές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο και να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές στα θέματα που απαριθμούνται στην παράγραφο 1. Τα εν λόγω μέτρα, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με συμπλήρωσή του, εγκρίνονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2.»

(15) Στο άρθρο 14, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.»

(16) Στο άρθρο, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) τις διασυνδέσεις μεταξύ κρατών μελών, τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και ΥΦΑ και τις σημαντικές αυξήσεις δυναμικότητας των ήδη υφισταμένων υποδομών και τις τροποποιήσεις των υποδομών αυτών που καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη νέων πηγών προμήθειας αερίου κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 22 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2003/55/ΕΚ, οι οποίες εξαιρούνται από τις διατάξεις των άρθρων 18, 19, 20 και του άρθρου 25 παράγραφοι 2, 3 και 4 της εν λόγω οδηγίας, ενόσω εξαιρούνται από τις διατάξεις που αναφέρονται στο παρόν εδάφιο, εκτός της παραγράφου 4 του άρθρου 6α του παρόντος κανονισμού, ή»

(17) Το παράρτημα τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος του σημείου 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών που αφορούν διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς»

β) ο τίτλος του σημείου 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αρχές που διέπουν το μηχανισμό κατανομής δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης της συμφόρησης που αφορούν διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς και την εφαρμογή τους σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης, και».

## *Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*  
[...]

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*  
[...]