

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 28ης Σεπτεμβρίου 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,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της
συνθήκης ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) 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 ⁽³⁾, συνέβαλε σημαντικά στη δημιουργία εσωτερικής αγοράς αερίου. Απαιτείται τώρα να προβλεφθούν δομικές αλλαγές στο κανονιστικό πλαίσιο προκειμένου να καταργηθούν οι εναπομένοντες φραγμοί για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, ιδίως όσον αφορά την εμπορία αερίου. Απαιτούνται πρόσθετοι τεχνικοί κανόνες, ιδίως όσον αφορά τις υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων, τις αρχές του μηχανισμού καταμερισμού δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης της συμφόρησης καθώς και τις απαιτήσεις διαφάνειας.
- (2) Η εμπειρία που αποκτήθηκε από την εφαρμογή και την παρακολούθηση του πρώτου συνόλου κατευθυντήριων οδηγιών καλής πρακτικής που θεσπίστηκαν από το Ευρωπαϊκό φόρουμ ρυθμίσεων για το φυσικό αέριο («Φόρουμ») το 2002, δείχνει ότι, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης εφαρμογή των κανόνων που

ορίζουν οι εν λόγω κατευθυντήριες οδηγίες σε όλα τα κράτη μέλη και να παρέχεται στην πράξη ελάχιστη εγγύηση για ισότιμες προϋποθέσεις πρόσβασης στην αγορά, οι κανόνες αυτοί απαιτείται να καταστούν δεσμευτικοί.

- (3) Ένα δεύτερο σύνολο κοινών κανόνων με τίτλο «Δεύτερες κατευθυντήριες οδηγίες καλής πρακτικής» θεσπίστηκαν στη συνάντηση του φόρουμ στις 24-25 Σεπτεμβρίου 2003. Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στον καθορισμό, με βάση αυτές τις κατευθυντήριες οδηγίες, βασικών αρχών και κανόνων σχετικά με την πρόσβαση στο δίκτυο και τις υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών, τη διαχείριση της συμφόρησης, τη διαφάνεια, την εξισορρόπηση και την εμπορία δικαιωμάτων δυναμικότητας.
- (4) Το άρθρο 15 της οδηγίας 2003/55/ΕΚ προβλέπει διαχειριστές συνδυασμένων δικτύων μεταφοράς και διανομής. Κατά συνέπεια, οι κανόνες του παρόντος κανονισμού δεν απαιτούν τροποποίηση της οργάνωσης των εθνικών δικτύων μεταφοράς και διανομής που είναι σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις της οδηγίας 2003/55/ΕΚ, και ιδίως με το άρθρο 15 αυτής.
- (5) Οι αγωγοί υψηλής πίεσης που συνδέουν τοπικούς διανομείς με το δίκτυο αερίου και που δεν χρησιμοποιούνται κυρίως στο πλαίσιο της τοπικής διανομής περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (6) Απαιτείται ο προσδιορισμός των κριτηρίων σύμφωνα με τα οποία καθορίζονται τα τέλη πρόσβασης στο δίκτυο, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι αυτά συνάδουν απολύτως με την αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων και με τις ανάγκες μιας ομαλά λειτουργούσας εσωτερικής αγοράς, ότι λαμβάνεται πλήρως υπόψη η ανάγκη για ακεραιότητα του συστήματος και ότι αντιπροσωπεύουν το πραγματικά καταβληθέν κόστος, εφόσον αντιστοιχεί στο κόστος αποτελεσματικού και διαρθρωτικά συγκρίσιμου διαχειριστή δικτύου και είναι διαφανές, συμπεριλαμβανομένης της

⁽¹⁾ ΕΕ C 241 της 28.9.2004, σ. 31.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 20ής Απριλίου 2004 (ΕΕ C 104 Ε της 30.4.2004, σ. 306), κοινή θέση του Συμβουλίου της 12ης Νοεμβρίου 2004 (ΕΕ C 25 Ε της 1.2.2005, σ. 44), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 8ης Μαρτίου 2005 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 12ης Ιουλίου 2005.

⁽³⁾ ΕΕ L 176 της 15.7.2003, σ. 57.

κατάλληλης απόδοσης των επενδύσεων, και, όπου ενδείκνυται, λαμβανομένης υπόψη της συγκριτικής αξιολόγησης των τιμολογίων από τις ρυθμιστικές αρχές.

- (7) Κατά τον υπολογισμό των τιμολογίων για πρόσβαση στο δίκτυο, είναι σημαντικό να συνεκτιμάται το πραγματικά καταβληθέν κόστος, εφόσον αντιστοιχεί στο κόστος αποτελεσματικού και διαρθρωτικά συγκρίσιμου διαχειριστή δικτύου και είναι διαφανές, καθώς και η ανάγκη ύπαρξης αντιστοιχών αποδόσεων των επενδύσεων και κινήτρων για τη δημιουργία νέων υποδομών. Από την άποψη αυτή, και ιδίως εάν υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ σωληναγωγών, η συγκριτική αξιολόγηση των τιμολογίων εκ μέρους των ρυθμιστικών αρχών θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη.
- (8) Η χρήση ρυθμίσεων βασιζόμενων στην αγορά, όπως οι πλειστηριασμοί, με σκοπό τον καθορισμό των τιμολογίων, πρέπει να συμβιβάζεται με την οδηγία 2003/55/ΕΚ.
- (9) Απαιτείται ελάχιστο κοινό σύνολο υπηρεσιών πρόσβασης τρίτων μερών προκειμένου να προβλεφθεί ελάχιστο πρακτικό πρότυπο πρόσβασης για όλη την Κοινότητα και να εξασφαλίζονται η επαρκής ευθυγράμμιση των υπηρεσιών πρόσβασης τρίτων και η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων μιας ομαλά λειτουργούσας εσωτερικής αγοράς αερίου.
- (10) Οι αναφορές σε εναρμονισμένες συμβάσεις μεταφοράς στο πλαίσιο της χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στο δίκτυο επιχειρήσεων εκμετάλλευσης συστήματος μεταφοράς δεν σημαίνουν ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις των συμβάσεων μεταφοράς συγκεκριμένης επιχείρησης εκμετάλλευσης δικτύου μεταφοράς πρέπει να είναι ταυτόσημες με εκείνες άλλης επιχείρησης εκμετάλλευσης δικτύου μεταφοράς στο ίδιο κράτος μέλος ή σε άλλο, εκτός εάν έχουν τεθεί ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από όλες τις συμβάσεις μεταφοράς.
- (11) Η διαχείριση της συμβατικής συμφόρησης των δικτύων αποτελεί σημαντικό ζήτημα για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς αερίου. Απαιτείται η ανάπτυξη κοινών κανόνων που εξισορροπούν την ανάγκη απελευθέρωσης αχρησιμοποίητης δυναμικότητας σύμφωνα με την αρχή «εκμετάλλευση ή στέρηση καταμερισθείσας δυναμικότητας» (use-it-or-lose-it) σύμφωνα με την οποία οι κάτοχοι της δυναμικότητας έχουν τη δυνατότητα να τη χρησιμοποιούν όταν χρειάζεται, ενώ ταυτόχρονα ενισχύεται η ρευστότητα της δυναμικότητας.
- (12) Παρόλο που η φυσική συμφόρηση των δικτύων σπάνια αποτελεί πρόβλημα προς το παρόν στην Κοινότητα, ενδέχεται να αποτελέσει πρόβλημα στο μέλλον. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό να διατυπωθεί η βασική αρχή για τη διάθεση της υπό συμφόρηση δυναμικότητας σε τέτοιες περιπτώσεις.
- (13) Προκειμένου οι χρήστες του δικτύου να αποκτήσουν αποτελεσματική πρόσβαση στα δίκτυα αερίου, χρειάζονται πληροφορίες, ιδίως για τις τεχνικές απαιτήσεις και τη διαθέσιμη δυναμικότητα, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα να εκμεταλλεύονται τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που ανακύπτουν στα πλαίσια της εσωτερικής

αγοράς. Απαιτούνται κοινά ελάχιστα πρότυπα για τέτοιες απαιτήσεις διαφάνειας. Η δημοσίευση των πληροφοριών αυτών μπορεί να γίνεται με διάφορα μέσα, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών.

- (14) Τα διαφανή συστήματα εξισορρόπησης που δεν εισάγουν διακρίσεις για το αέριο, τη λειτουργία των οποίων εξασφαλίζουν οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης δικτύων μεταφοράς, αποτελούν σημαντικούς μηχανισμούς, ιδίως για νεοεισερχόμενους στην αγορά, οι οποίοι έχουν, ενδεχομένως, μεγαλύτερη δυσκολία εξισορρόπησης του συνολικού τους χαρτοφυλακίου πωλήσεων από ό, τι οι εταιρείες που είναι ήδη εγκατεστημένες στη σχετική αγορά. Ενδείκνυται, συνεπώς, ο καθορισμός κανόνων που θα εξασφαλίζουν ότι οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης δικτύων μεταφοράς θέτουν σε λειτουργία τέτοιους μηχανισμούς κατά τρόπο συμβατό με διάφανους και αποτελεσματικούς όρους πρόσβασης στο δίκτυο χωρίς να εισάγουν διακρίσεις.
- (15) Η εμπορία πρωτογενών δικαιωμάτων δυναμικότητας αποτελεί σημαντικό τμήμα της ανάπτυξης ανταγωνιστικής αγοράς και της δημιουργίας ρευστότητας. Κατά συνέπεια, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει βασικούς κανόνες για το ζήτημα αυτό.
- (16) Είναι ανάγκη να εξασφαλισθεί ότι οι επιχειρήσεις που αποκτούν δικαιώματα δυναμικότητας μπορούν να τα πουλούν σε άλλες εγκεκριμένες επιχειρήσεις προκειμένου να διασφαλίζεται κατάλληλο επίπεδο ρευστότητας στην αγορά δυναμικότητας. Η προσέγγιση αυτή, πάντως, δεν εμποδίζει την ύπαρξη συστήματος στο οποίο η δυναμικότητα που δεν χρησιμοποιείται σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, καθοριζόμενο σε εθνικό επίπεδο, επαναδιατίθεται στην αγορά σε σταθερή βάση.
- (17) Οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό και τις κατευθυντήριες οδηγίες που θεσπίζονται βάσει αυτού.
- (18) Στις κατευθυντήριες οδηγίες που προσαρτώνται στον παρόντα κανονισμό, ορίζονται ειδικοί λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής, με βάση τις δεύτερες κατευθυντήριες οδηγίες καλής πρακτικής. Εφόσον ενδείκνυται, οι κανόνες αυτοί θα εξελίσσονται με το χρόνο, λαμβανομένων υπόψη των διαφορών στα εθνικά δίκτυα αερίου.
- (19) Σε περίπτωση που προτείνει τροποποίηση των κατευθυντηρίων οδηγιών που καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την προηγούμενη διαβούλευση όλων των μερών τα οποία αφορούν οι κατευθυντήριες οδηγίες και τα οποία εκπροσωπούνται από επαγγελματικές οργανώσεις, και των κρατών μελών στο πλαίσιο του φόρουμ, και θα πρέπει να ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαϊκού ρυθμιστικού ομίλου για την ηλεκτρική ενέργεια και το αέριο.
- (20) Θα πρέπει να απαιτείται από τα κράτη μέλη και τις αρμόδιες εθνικές αρχές να παρέχουν σχετικές πληροφορίες στην Επιτροπή. Η Επιτροπή θα πρέπει να χειρίζεται τις πληροφορίες αυτές ως εμπιστευτικές.

- (21) Ο παρών κανονισμός και οι κατευθυντήριες οδηγίες που θεσπίζονται σύμφωνα με αυτόν, ισχύουν με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού.
- (22) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να 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⁽¹⁾.
- (23) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η καθιέρωση δίκαιων κοινών κανόνων για τους όρους πρόσβασης σε δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, και, κατά συνέπεια, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως καθορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία καθορίζεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα όρια που απαιτούνται προκειμένου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός έχει ως στόχο να θεσπίσει αμερόληπτους κανόνες για τους όρους πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των εθνικών και περιφερειακών αγορών με σκοπό τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς αερίου.

Ο στόχος αυτός περιλαμβάνει τον καθορισμό εναρμονισμένων αρχών για τα τέλη, ή τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό τους, για την πρόσβαση στο δίκτυο, την ίδρυση υπηρεσιών πρόσβασης τρίτων, εναρμονισμένες αρχές για τον καταμερισμό της δυναμικότητας και τη διαχείριση της συμφόρησης, τον καθορισμό των απαιτήσεων διαφάνειας, κανόνες εξισορρόπησης και τέλη διαταραχής της ισορροπίας και διευκόλυνση της εμπορίας δυναμικότητας.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνιστούν οντότητα ή οργανισμό σύμφωνα με την οδηγία 2003/55/ΕΚ, προκειμένου να διεκπεραιώνει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που τυπικά ανατίθενται στον διαχειριστή του δικτύου μεταφοράς, ο οποίος υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. ως «μεταφορά» νοείται η μεταφορά φυσικού αερίου μέσω δικτύου, το οποίο περιέχει κυρίως σωληναγωγούς υψηλής

- πίεσης, εκτός από δίκτυο σωληναγωγών προς τα ανάντη και εκτός από το τμήμα των σωληναγωγών υψηλής πίεσης που χρησιμοποιείται κυρίως στο πλαίσιο της τοπικής διανομής φυσικού αερίου, με στόχο την παράδοσή του σε πελάτες, χωρίς όμως να περιλαμβάνει τον εφοδιασμό,
2. ως «σύμβαση μεταφοράς» νοείται σύμβαση που έχει συνάψει ο διαχειριστής δικτύου μεταφοράς με χρήστη του δικτύου προκειμένου να γίνει μεταφορά,
3. ως «δυναμικότητα» νοείται η μέγιστη ροή, που εκφράζεται σε κανονικά κυβικά μέτρα ανά μονάδα χρόνου ή σε μονάδες ενέργειας ανά μονάδα χρόνου, την οποία δικαιούται ο χρήστης του δικτύου σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης μεταφοράς,
4. ως «αχρησιμοποίητη δυναμικότητα» νοείται η αμετάβλητη δυναμικότητα την οποία ένας χρήστης του δικτύου έχει αποκτήσει δυνάμει σύμβασης μεταφοράς, χωρίς όμως να την έχει ορίσει, τη στιγμή της συμβατικά καθορισμένης λήξης της προθεσμίας,
5. ως «διαχείριση συμφόρησης» νοείται η διαχείριση του χαρτοφυλακίου δυναμικότητας του διαχειριστή δικτύου μεταφοράς με στόχο τη βέλτιστη και μέγιστη χρήση των τεχνικών δυνατοτήτων και τον έγκαιρο εντοπισμό των μελλοντικών σημείων συμφόρησης και κορεσμού,
6. ως «δευτερογενής αγορά» νοείται η αγορά της δυναμικότητας που αποτελεί αντικείμενο εμπορίας εκτός των πλαισίων της πρωτογενούς αγοράς,
7. ως «ορισμός» νοείται η εκ των προτέρων γνωστοποίηση από τον χρήστη του δικτύου προς τον διαχειριστή του δικτύου μεταφοράς της πραγματικής ροής αερίου την οποία επιθυμεί να εισάγει ή να εξάγει από το σύστημα,
8. ως «επανορισμός» νοείται η μεταγενέστερη γνωστοποίηση διορθωμένου ορισμού,
9. ως «ακεραιότητα συστήματος» νοείται κάθε κατάσταση όσον αφορά δίκτυο μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων εγκαταστάσεων μεταφοράς, στην οποία η πίεση και η ποιότητα του φυσικού αερίου παραμένει εντός των ελάχιστων και μέγιστων ορίων τα οποία καθορίζονται από τον διαχειριστή δικτύου μεταφοράς, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η μεταφορά του φυσικού αερίου από τεχνικής πλευράς,
10. ως «περίοδος εξισορρόπησης» νοείται η περίοδος εντός της οποίας θα πρέπει να έχει αντισταθμισθεί από κάθε χρήστη του δικτύου η παράδοση ποσότητας φυσικού αερίου, εκπεφρασμένη σε μονάδες ενέργειας, μέσω της εισαγωγής της ίδιας ποσότητας φυσικού αερίου στο δίκτυο μεταφοράς σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή τον κώδικα του δικτύου,

(¹) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

11. ως «χρήστης του δικτύου» νοείται ο πελάτης ή ο πιθανός πελάτης του διαχειριστή δικτύου μεταφοράς, καθώς και οι ίδιοι οι διαχειριστές δικτύου μεταφοράς, εφόσον αυτό απαιτείται προκειμένου να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις τους σε σχέση με τη μεταφορά,
12. ως «διακοπτόμενες υπηρεσίες» νοούνται υπηρεσίες που διατίθενται από διαχειριστές δικτύων μεταφοράς σε σχέση με διακοπτόμενη δυναμικότητα,
13. ως «διακοπτόμενη δυναμικότητα» νοείται η δυναμικότητα μεταφοράς φυσικού αερίου που είναι δυνατόν να διακόπτεται από τον διαχειριστή του δικτύου μεταφοράς ανάλογα με τους όρους που καθορίζονται στη σύμβαση μεταφοράς,
14. ως «μακροπρόθεσμες υπηρεσίες» νοούνται υπηρεσίες που διατίθενται από τον διαχειριστή δικτύου μεταφοράς για περίοδο ενός έτους ή μεγαλύτερη,
15. ως «βραχυπρόθεσμες υπηρεσίες» νοούνται υπηρεσίες που διατίθενται από τον διαχειριστή δικτύου μεταφοράς για περίοδο μικρότερη του ενός έτους,
16. ως «αμετάβλητη δυναμικότητα» νοείται η δυναμικότητα μεταφοράς αερίου για την οποία υπάρχει συμβατική εγγύηση του διαχειριστή του δικτύου μεταφοράς ότι δεν είναι διακοπτόμενη,
17. ως «αμετάβλητες υπηρεσίες» νοούνται υπηρεσίες που παρέχονται από τον διαχειριστή δικτύου μεταφοράς σε σχέση με αμετάβλητη δυναμικότητα,
18. ως «τεχνική δυναμικότητα» νοείται η μέγιστη αμετάβλητη δυναμικότητα την οποία είναι σε θέση να προσφέρει ο διαχειριστής του δικτύου μεταφοράς στους χρήστες του δικτύου, λαμβανομένων υπόψη της ακεραιότητας του δικτύου και των λειτουργικών απαιτήσεων του δικτύου μεταφοράς,
19. ως «συμβατική δυναμικότητα» νοείται η δυναμικότητα την οποία έχει διαθέσει ο διαχειριστής του δικτύου μεταφοράς στον χρήστη του δικτύου μέσω σύμβασης μεταφοράς,
20. ως «διαθέσιμη δυναμικότητα» νοείται το τμήμα της τεχνικής δυναμικότητας που δεν καταμερίζεται και διατίθεται ακόμη στο δίκτυο τη δεδομένη στιγμή,
21. ως «συμβατική συμφόρηση» νοείται η κατάσταση κατά την οποία το επίπεδο της ζήτησης της αμετάβλητης δυναμικότητας υπερβαίνει την τεχνική δυναμικότητα,
22. ως «πρωτογενής αγορά» νοείται η αγορά της δυναμικότητας που διατίθεται στο εμπόριο απευθείας από τον διαχειριστή του δικτύου μεταφοράς,
23. ως «φυσική συμφόρηση» νοείται η κατάσταση κατά την οποία το επίπεδο της ζήτησης για τις πραγματικές παραδόσεις υπερβαίνει σε ορισμένες χρονικές στιγμές την τεχνική δυναμικότητα.

παρόντος κανονισμού, τυγχάνουν επίσης εφαρμογής, εξαιρουμένου του ορισμού της μεταφοράς στο σημείο 3 του άρθρου αυτού.

Άρθρο 3

Τιμολόγια πρόσβασης στα δίκτυα

1. Τα τιμολόγια ή οι μέθοδοι υπολογισμού των τιμολογίων που εφαρμόζονται από τους διαχειριστές των δικτύων μεταφοράς και έχουν εγκριθεί από τις ρυθμιστικές αρχές δυνάμει του άρθρου 25 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/55/EK, καθώς και τα τιμολόγια που έχουν δημοσιευθεί δυνάμει του άρθρου 18 παράγραφος 1 της ίδιας οδηγίας είναι διαφανή, λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη για ακεραιότητα και βελτίωση του δικτύου και αντιπροσωπεύουν το πραγματικά καταβληθέν κόστος, εφόσον αντιστοιχεί στο κόστος αποτελεσματικού και διαρθρωτικά συγκρίσιμου διαχειριστή δικτύου και είναι διαφανές, συμπεριλαμβανομένης της κατάλληλης απόδοσης των επενδύσεων, και, όπου ενδείκνυται, λαμβάνουν υπόψη τη συγκριτική αξιολόγηση των τιμολογίων από τις ρυθμιστικές αρχές. Τα τιμολόγια ή οι μέθοδοι υπολογισμού που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό τους, εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν συνεπάγεται διακρίσεις.

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι τα τιμολόγια μπορούν επίσης να καθορίζονται μέσω ρυθμίσεων με βάση την αγορά, όπως οι πλειστηριασμοί, υπό την προϋπόθεση ότι οι ρυθμίσεις αυτές και τα έσοδα που αποφέρουν έχουν εγκριθεί από τη ρυθμιστική αρχή.

Τα τιμολόγια ή οι μέθοδοι υπολογισμού που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό τους, διευκολύνουν το αποδοτικό εμπόριο αερίου και τον ανταγωνισμό με ταυτόχρονη αποφυγή των διασταυρούμενων επιδοτήσεων μεταξύ των χρηστών των δικτύων και παρέχουν κίνητρα για την πραγματοποίηση επενδύσεων και τη διατήρηση ή τη δημιουργία της διαλειτουργικότητας των δικτύων μεταφοράς.

2. Τα τιμολόγια πρόσβασης στα δίκτυα δεν περιορίζουν τη ρευστότητα της αγοράς ούτε στρεβλώνουν το διασυνοριακό εμπόριο των διαφόρων δικτύων μεταφοράς. Σε περίπτωση που οι διαφορές των δομών τιμολόγησης ή των μηχανισμών εξισορρόπησης παρεμποδίζουν το εμπόριο μεταξύ δικτύων μεταφοράς και, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 25 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/55/EK, οι διαχειριστές των δικτύων μεταφοράς σε στενή συνεργασία με τις αρμόδιες εθνικές αρχές, προχωρούν ενεργά στη σύγκλιση των δομών και των αρχών τιμολόγησης, συμπεριλαμβάνοντας και την εξισορρόπηση.

Άρθρο 4

Υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών

1. Οι διαχειριστές των δικτύων μεταφοράς:

- a) μεριμνούν για την παροχή υπηρεσιών χωρίς διακρίσεις σε όλους τους χρήστες του δικτύου. Ιδίως, όταν διαχειριστής δικτύου μεταφοράς παρέχει την ίδια υπηρεσία σε

2. Οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2003/55/EK, οι οποίοι χρησιμοποιούνται κατά την εφαρμογή του

διαφορετικούς πελάτες, το πράττει με τους ίδιους συμβατικούς όρους και με τις ίδιες προϋποθέσεις, χρησιμοποιώντας είτε εναρμονισμένες συμβάσεις μεταφοράς είτε κοινό κώδικα δικτύου εγκεκριμένα από αρμόδια αρχή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 25 της οδηγίας 2003/55/ΕΚ.

- β) παρέχουν αμετάβλητες και διακοπόμενες υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών. Η τιμή της διακοπόμενης δυναμικότητας αντιστοιχεί στην πιθανότητα διακοπής·
- γ) προσφέρουν στους χρήστες των δικτύων μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες υπηρεσίες.

2. Οι συμβάσεις μεταφοράς που υπογράφονται με μη τυποποιημένες ημερομηνίες έναρξης ή με βραχύτερη διάρκεια από την τυπική ετήσια σύμβαση μεταφοράς, δεν συνεπάγονται αυθαίρετα υψηλότερα ή χαμηλότερα τιμολόγια που δεν ανταποκρίνονται στην αξία της αγοράς της υπηρεσίας, σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.

3. Οσάκις ενδείκνυται, μπορούν να επιτρέπονται οι υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων, υπό την προϋπόθεση της παροχής των απαραίτητων εγγυήσεων από τους χρήστες των δικτύων όσον αφορά τη φερεγγυότητά τους. Οι εγγυήσεις αυτές δεν πρέπει να συνιστούν αδικαιολόγητους φραγμούς στην είσοδο στην αγορά και πρέπει να μην συνεπάγονται διακρίσεις, να είναι διαφανείς και αναλογικές.

Άρθρο 5

Αρχές που διέπουν τους μηχανισμούς καταμερισμού δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης συμφόρησης

1. Η μέγιστη δυναμικότητα σε όλα τα σχετικά σημεία που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3, διατίθεται στους φορείς της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη την ακεραιότητα και την αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου.

2. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς εφαρμόζουν και δημοσιεύουν διαφανείς μηχανισμούς καταμερισμού δυναμικότητας που δεν συνεπάγονται διακρίσεις, οι οποίοι:

- α) παρέχουν οικονομικά μηνύματα κατάλληλα για την αποτελεσματική και μέγιστη χρήση της τεχνικής ικανότητας και διευκολύνουν τις επενδύσεις σε νέα υποδομή,
- β) διασφαλίζουν τη συμβατότητα με τους μηχανισμούς της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών αγορών και των κόμβων διαπραγμάτευσης, και ταυτόχρονα είναι ευέλικτοι και ικανοί να προσαρμόζονται σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον αγοράς,
- γ) είναι συμβατοί με τα συστήματα πρόσβασης στο δίκτυο των κρατών μελών.

3. Όταν οι διαχειριστές των δικτύων μεταφοράς συνάπτουν νέες ή επαναδιαπραγματεύονται υφιστάμενες συμβάσεις μεταφοράς, οι συμβάσεις αυτές λαμβάνουν υπόψη τις ακόλουθες αρχές:

- α) σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης, ο διαχειριστής δικτύου μεταφοράς προσφέρει μη χρησιμοποιημένη δυναμικότητα στην πρωτογενή αγορά με προθεσμία ενημέρωσης τουλάχιστον μία ημέρα πριν και σε διακοπόμενη βάση·
- β) οι χρήστες του δικτύου που επιθυμούν να επαναπωλήσουν ή να υπενοικιάσουν τη μη χρησιμοποιηθείσα συμβατική τους δυναμικότητα στη δευτερογενή αγορά έχουν τη δυνατότητα να το κάνουν. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από τους χρήστες του δικτύου κοινοποίηση στον διαχειριστή δικτύου μεταφοράς ή ενημέρωσή της.

4. Σε περίπτωση που ορισμένη συμβατική δυναμικότητα στα πλαίσια υφιστάμενων συμβάσεων μεταφοράς παραμένει αχρησιμοποίητη και σημειώνεται συμβατική συμφόρηση, οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς εφαρμόζουν την παράγραφο 3, εκτός αν τούτο συνιστά παράβαση των απαιτήσεων των υφιστάμενων συμβάσεων μεταφοράς. Σε περίπτωση παράβασης των υφιστάμενων συμβάσεων μεταφοράς, οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς υποβάλλουν αίτημα προς τον χρήστη του δικτύου για τη χρησιμοποίηση στη δευτερογενή αγορά της αχρησιμοποίητης δυναμικότητας, σε συνεννόηση με τις αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με την παράγραφο 3.

5. Στην περίπτωση που υφίσταται φυσική συμφόρηση, οι διαχειριστές δικτύου μεταφοράς, ή, ενδεχομένως, οι ρυθμιστικές αρχές, εφαρμόζουν διαφανείς μηχανισμούς καταμερισμού της δυναμικότητας, οι οποίες δεν συνεπάγονται διακρίσεις.

Άρθρο 6

Απαιτήσεις διαφάνειας

1. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δημοσιοποιούν λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες που παρέχουν και τους σχετικούς όρους που ισχύουν, σε συνδυασμό με τις απαιτούμενες τεχνικές πληροφορίες προκειμένου οι χρήστες του δικτύου να έχουν πλήρη πρόσβαση στο δίκτυο.

2. Για να εξασφαλίζεται η διαφανής, αντικειμενική και αμερόληπτη τιμολόγηση και να διευκολύνεται η αποτελεσματική χρήση του δικτύου αερίου, οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς ή οι αρμόδιες εθνικές αρχές πρέπει να δημοσιεύουν δεόντως και επαρκώς αιτιολογημένες πληροφορίες σχετικά με την τιμολογιακή διαμόρφωση, τη μεθοδολογία και τη δομή.

3. Για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, κάθε διαχειριστής δικτύου μεταφοράς δημοσιοποιεί τακτικά και περιοδικά αριθμητικές πληροφορίες σχετικά με τις τεχνικές, συμβατικές και διαθέσιμες δυναμικότητες για όλα τα σχετικά σημεία, συμπεριλαμβανομένων των σημείων εισόδου και εξόδου, υπό τυποποιημένη, φιλική προς τον χρήστη μορφή.

4. Τα σχετικά σημεία του δικτύου μεταφοράς για τα οποία πρέπει να δημοσιοποιούνται οι πληροφορίες, εγκρίνονται από τις αρμόδιες ρυθμιστικές αρχές κατόπιν διαβουλεύσεων με τους χρήστες του δικτύου.

5. Σε περίπτωση που διαχειριστής δικτύου μεταφοράς θεωρεί ότι δεν είναι σε θέση, για λόγους εμπιστευτικότητας, να δημοσιοποιήσει όλα τα απαιτούμενα δεδομένα, επιζητεί την έγκριση των αρμόδιων αρχών προκειμένου να περιορίσει τη δημοσίευση όσον αφορά το σχετικά σημείο ή σημεία.

Οι αρμόδιες αρχές χορηγούν ή απορρίπτουν την αίτηση περί χορηγήσεως έγκρισης κατά περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως την ανάγκη σεβασμού της θεμιτής εμπορικής εμπιστευτικότητας και τον στόχο δημιουργίας ανταγωνιστικής εσωτερικής αγοράς αερίου. Εάν η έγκριση χορηγηθεί, η διαθέσιμη δυναμικότητα δημοσιεύεται χωρίς να αναφέρονται τα αριθμητικά δεδομένα, που είναι δυνατόν να παραβιάζουν την εμπιστευτικότητα.

Η αναφερόμενη στην παρούσα παράγραφο έγκριση δεν χορηγείται σε περίπτωση που τρεις ή περισσότεροι χρήστες του δικτύου διαθέτουν συμβατική δυναμικότητα στο ίδιο σημείο.

6. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς κοινολογούν πάντα τις πληροφορίες που απαιτεί ο παρών κανονισμός κατά εύληπτο, ποσοτικώς σαφή και ευκόλως προσβάσιμο τρόπο, που δεν συνεπάγεται διακρίσεις.

Άρθρο 7

Κανόνες εξισορρόπησης και τέλη διαταραχής ισορροπίας

1. Οι κανόνες εξισορρόπησης συγκροτούνται κατά δίκαιο και διαφανή τρόπο που δεν συνεπάγεται διακρίσεις και στηρίζονται σε αντικειμενικά δεδομένα. Οι κανόνες εξισορρόπησης αντιπροσωπεύουν πραγματικές ανάγκες του δικτύου, λαμβανομένων υπόψη των πόρων που διαθέτει ο διαχειριστής του δικτύου μεταφοράς.

2. Σε περίπτωση συστημάτων εξισορρόπησης που δεν στηρίζονται στην αγορά, τα επίπεδα ανοχής ορίζονται κατά τρόπο που είτε αντιπροσωπεύει την εποχικότητα είτε συνεπάγεται επίπεδα ανοχής υψηλότερα από εκείνα που προκύπτουν βάσει της εποχικότητας, και ο οποίος αντανakλά τις πραγματικές τεχνικές δυνατότητες του δικτύου μεταφοράς. Τα επίπεδα ανοχής αντιπροσωπεύουν πραγματικές ανάγκες του δικτύου, λαμβανομένων υπόψη των πόρων που διαθέτει ο διαχειριστής του δικτύου μεταφοράς.

3. Τα τέλη διαταραχής ισορροπίας αντιπροσωπεύουν στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό το κόστος, ενώ ταυτόχρονα παρέχουν τα κατάλληλα κίνητρα στους χρήστες του δικτύου να εξισορροπούν τις εισαγωγές και τις απολήψεις αερίου. Δεν

ενθαρρύνουν τη διασταυρούμενη επιδότηση μεταξύ χρηστών του δικτύου και δεν εμποδίζουν την είσοδο νεοεισερχόμενων στην αγορά.

Τυχόν μέθοδος υπολογισμού των τελών διαταραχής της ισορροπίας καθώς και τα τελικά τιμολόγια δημοσιοποιούνται από τις αρμόδιες αρχές ή τον διαχειριστή του δικτύου μεταφοράς, αναλόγως.

4. Οι διαχειριστές των δικτύων μεταφοράς έχουν τη δυνατότητα να επιβάλλουν πρόστιμα στους χρήστες του δικτύου των οποίων οι εισαγωγές και οι απολήψεις στο δίκτυο μεταφοράς δεν είναι εξισορροπημένες σύμφωνα με τους κανόνες εξισορρόπησης που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

5. Τα πρόστιμα που υπερβαίνουν το πραγματικό κόστος εξισορρόπησης, εφόσον αντιστοιχεί στο κόστος αποτελεσματικού και διαρθρωτικά συγκρίσιμου διαχειριστή δικτύου και είναι διαφανές, λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των τελών κατά τρόπο που δεν μειώνει το ενδιαφέρον της εξισορρόπησης και εγκρίνονται από τις αρμόδιες αρχές.

6. Προκειμένου οι χρήστες του δικτύου να είναι σε θέση να αναλαμβάνουν έγκαιρες διορθωτικές ενέργειες, οι διαχειριστές των δικτύων 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 δικτύου μεταφοράς. Όπου υφίστανται, τα τέλη για την παροχή τέτοιων πληροφοριών εγκρίνονται από τις αρμόδιες αρχές και δημοσιοποιούνται από τον διαχειριστή του δικτύου μεταφοράς.

7. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές των δικτύων μεταφοράς εναρμονίζουν τα καθεστώτα εξισορρόπησης και βελτιώνουν τις δομές και τα επίπεδα των τελών εξισορρόπησης προκειμένου να διευκολύνουν το εμπόριο αερίου.

Άρθρο 8

Εμπορία δικαιωμάτων δυναμικότητας

Κάθε διαχειριστής δικτύου μεταφοράς λαμβάνει εύλογα μέτρα προκειμένου να επιτρέψει και να διευκολύνει την ελεύθερη εμπορία των δικαιωμάτων δυναμικότητας. Κάθε τέτοιος διαχειριστής αναπτύσσει εναρμονισμένες συμβάσεις και διαδικασίες μεταφοράς στην πρωτογενή αγορά, προκειμένου να διευκολύνει το δευτερογενές εμπόριο δυναμικότητας και αναγνωρίζει τη μεταβίβαση δικαιωμάτων πρωτογενούς δυναμικότητας, που του κοινοποιούν οι χρήστες του δικτύου. Οι εναρμονισμένες συμβάσεις και διαδικασίες μεταφοράς κοινοποιούνται στις ρυθμιστικές αρχές.

Άρθρο 9

Κατευθυντήριες οδηγίες

1. Οσάκις ενδείκνυται, οι κατευθυντήριες οδηγίες παρέχουν τον ελάχιστο βαθμό εναρμόνισης που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου του παρόντος κανονισμού και προσδιορίζουν:

- α) λεπτομέρειες σχετικά με τις υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών, συμπεριλαμβανομένου του χαρακτήρα, της διάρκειας και άλλων απαιτήσεων για τις υπηρεσίες αυτές, σύμφωνα με το άρθρο 4·
- β) λεπτομέρειες σχετικά με τις αρχές που διέπουν τους μηχανισμούς καταμερισμού δυναμικότητας και την εφαρμογή των διαδικασιών διαχείρισης συμφορήσεων σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης, σύμφωνα με το άρθρο 5·
- γ) λεπτομέρειες σχετικά με τον καθορισμό των τεχνικών πληροφοριών που απαιτούνται προκειμένου οι χρήστες του δικτύου να αποκτήσουν πλήρη πρόσβαση στο σύστημα και ορισμός όλων των σχετικών σημείων για τις απαιτήσεις διαφάνειας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται σε όλα τα σχετικά σημεία και το χρονοδιάγραμμα σύμφωνα με το οποίο πρέπει να δημοσιεύονται οι πληροφορίες αυτές, σύμφωνα με το άρθρο 6.

2. Οι κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 παρατίθενται στο παράρτημα. Μπορούν να τροποποιηθούν από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 14 παράγραφος 2.

3. Η εφαρμογή και η τροποποίηση των κατευθυντήριων γραμμών που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού αντανάκλουν τις διαφορές μεταξύ των εθνικών δικτύων φυσικού αερίου και, συνεπώς, δεν απαιτούν ενιαίους και αναλυτικούς όρους και προϋποθέσεις για την πρόσβαση τρίτων μερών σε κοινοτικό επίπεδο. Μπορούν να θέτουν, όμως, ελάχιστες απαιτήσεις για την επίτευξη αμερόληπτων και διαφανών συνθηκών πρόσβασης στο δίκτυο που είναι απαραίτητες για μια εσωτερική αγορά αερίου, οι οποίες στη συνέχεια μπορούν να εφαρμόζονται υπό το πρίσμα των διαφορών μεταξύ των εθνικών δικτύων αερίου.

Άρθρο 10

Ρυθμιστικές αρχές

Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους με βάση τον παρόντα κανονισμό, οι ρυθμιστικές αρχές των κρατών μελών που έχουν συσταθεί δυνάμει του άρθρου 25 της οδηγίας 2003/55/ΕΚ εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και με τις κατευθυντήριες οδηγίες που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 του παρόντος κανονισμού.

Συνεργάζονται, οσάκις ενδείκνυται, μεταξύ τους και με την Επιτροπή.

Άρθρο 11

Παροχή πληροφοριών

Τα κράτη μέλη και οι ρυθμιστικές αρχές παρέχουν στην Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος, όλες τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τους σκοπούς του άρθρου 9.

Η Επιτροπή καθορίζει εύλογη προθεσμία εντός της οποίας θα πρέπει να υποβάλλονται οι πληροφορίες, λαμβάνοντας υπόψη την πολυπλοκότητα και τον επείγοντα χαρακτήρα των απαιτούμενων πληροφοριών.

Άρθρο 12

Δικαίωμα των κρατών μελών να προβλέπουν λεπτομερέστερα μέτρα

Ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να διατηρούν σε ισχύ ή να θεσπίζουν μέτρα τα οποία περιέχουν λεπτομερέστερες διατάξεις από εκείνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στις κατευθυντήριες οδηγίες που αναφέρονται στο άρθρο 9.

Άρθρο 13

Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν τους κανόνες που διέπουν τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν την εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2006 και της κοινοποιούν επίσης, αμελλητί, οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

2. Οι κυρώσεις που προβλέπονται με βάση την παράγραφο 1 δεν υπάγονται στο ποινικό δίκαιο.

Άρθρο 14

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστήνεται με βάση το άρθρο 30 της οδηγίας 2003/55/ΕΚ.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 15

Έκθεση της Επιτροπής

Η Επιτροπή παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Στην έκθεσή της που υποβάλλει βάσει του άρθρου 31 παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/55/EK, η Επιτροπή αναφέρει επίσης σχετικά με την εμπειρία που αποκτήθηκε από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η έκθεση εξετάζει ιδίως την έκταση στην οποία ο παρών κανονισμός επέτυχε να εξασφαλίσει όρους πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς αερίου, οι οποίοι ανταποκρίνονται στο κόστος και δεν συνεπάγονται διακρίσεις, προκειμένου να συμβάλλει, αφενός, στις επιλογές των καταναλωτών σε μια ομαλά λειτουργούσα εσωτερική αγορά και, αφετέρου, στη μακροπρόθεσμη ασφάλεια του εφοδιασμού. Η έκθεση συνοδεύεται, εν ανάγκη, από κατάλληλες προτάσεις ή/και συστάσεις.

Άρθρο 16

Παρεκκλίσεις και εξαιρέσεις

Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για:

- α) τα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου που βρίσκονται στα κράτη μέλη καθ' όσο χρόνο ισχύουν οι παρεκκλίσεις που έχουν χορηγηθεί δυνάμει του άρθρου 28 της οδηγίας 2003/55/EK. Τα κράτη μέλη στα οποία έχουν χορηγηθεί παρεκκλίσεις δυνάμει του άρθρου 28 της οδηγίας 2003/55/EK, μπορούν να υποβάλλουν αίτηση στην Επιτροπή για προσωρινή παρέκκλιση από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, για περίοδο μέχρι δύο ετών από την ημερομηνία κατά την οποία παύει να ισχύει η αναφερόμενη στο παρόν σημείο παρέκκλιση·
- β) τις διασυνδέσεις μεταξύ κρατών μελών και τις σημαντικές αυξήσεις του δυναμικού των ήδη υφισταμένων υποδομών

και τις τροποποιήσεις των υποδομών αυτών που επιτρέπουν την ανάπτυξη νέων πηγών προμήθειας αερίου κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 22 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2003/55/EK, 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, ή

- γ) τα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου για τα οποία έχουν χορηγηθεί παρεκκλίσεις δυνάμει του άρθρου 27 της οδηγίας 2003/55/EK.

Άρθρο 17

Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2006, με την εξαίρεση του άρθρου 9 παράγραφος 2 δεύτερη φράση, που εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2007.

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

Στρασβούργο, 28 Σεπτεμβρίου 2005.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. BORRELL FONTELLES

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

D. ALEXANDER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ

1. **Υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών**
 2. **Αρχές που διέπουν το μηχανισμό καταμερισμού δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης της συμφόρησης και της εφαρμογής της σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης, και**
 3. **Καθορισμός των τεχνικών πληροφοριών που απαιτούνται προκειμένου οι χρήστες του δικτύου να αποκτήσουν πλήρη πρόσβαση στο δίκτυο και ορισμός όλων των σχετικών σημείων για τις απαιτήσεις διαφάνειας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται σε όλα τα σχετικά σημεία και χρονοδιάγραμμα σύμφωνα με το οποίο πρέπει να δημοσιεύονται οι πληροφορίες αυτές**
1. **Υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών**
 1. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς παρέχουν αμετάβλητες και διακοπτόμενες υπηρεσίες μέχρι ελάχιστης περιόδου μιας ημέρας.
 2. Οι εναρμονισμένες τυπικές συμβάσεις μεταφοράς και ο κοινός κώδικας του δικτύου συντάσσονται κατά τρόπο που να διευκολύνεται η εμπορία και η επαναχρησιμοποίηση της δυναμικότητας την οποία κατέχουν οι χρήστες του δικτύου βάσει σύμβασης, χωρίς να εμποδίζεται η απελευθέρωση δυναμικότητας.
 3. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς αναπτύσσουν κωδικούς δικτύου και εναρμονισμένες συμβάσεις ύστερα από κατάλληλη διαβούλευση με τους χρήστες δικτύου.
 4. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς εφαρμόζουν τυποποιημένες διαδικασίες ορισμού και επανορισμού. Αναπτύσσουν πληροφοριακά συστήματα και ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας προκειμένου να διαθέτουν επαρκή δεδομένα στους χρήστες των δικτύων και να απλοποιούν τις συναλλαγές, όπως τους ορισμούς, τις συμβάσεις δυναμικότητας και τη μεταφορά δικαιωμάτων δυναμικότητας μεταξύ χρηστών του δικτύου.
 5. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς εναρμονίζουν τις τυποποιημένες διαδικασίες αίτησης και τους χρόνους απόκρισης σύμφωνα με τις καλύτερες βιομηχανικές πρακτικές με στόχο την ελαχιστοποίηση των χρόνων απόκρισης. Το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2006, παρέχουν ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης και επιβεβαίωσης δυναμικότητας μέσω δικτύου και διαδικασίες ορισμού και επανορισμού, ύστερα από διαβούλευση με τους σχετικούς χρήστες του δικτύου.
 6. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δεν χρεώνουν χωριστά τους χρήστες του δικτύου για αιτήματα παροχής πληροφοριών και συναλλαγές που σχετίζονται με τις συμβάσεις μεταφοράς τις οποίες έχουν συνάψει και που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τυποποιημένους κανόνες και διαδικασίες.
 7. Τα αιτήματα παροχής πληροφοριών που απαιτούν εξαιρετικές ή υπέρογκες δαπάνες, όπως μελέτες σκοπιμότητας, είναι δυνατόν να χρεώνονται χωριστά, εφόσον τα έξοδα είναι δυνατόν να δικαιολογηθούν δεόντως.
 8. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς συνεργάζονται με άλλους διαχειριστές δικτύων μεταφοράς για το συντονισμό της συντήρησης των αντίστοιχων δικτύων τους, προκειμένου να ελαχιστοποιούν την πιθανότητα διαταραχής των υπηρεσιών μεταφοράς για τους χρήστες του δικτύου και τους διαχειριστές δικτύων μεταφοράς σε άλλους τομείς και προκειμένου να εξασφαλίζουν ισότιμα οφέλη όσον αφορά την ασφάλεια του εφοδιασμού, συμπεριλαμβανομένης της διαμετακόμισης.
 9. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δημοσιεύουν τουλάχιστον μια φορά ετησίως, σε προκαθορισμένη προθεσμία και κατόπιν έγκαιρης προειδοποίησης, όλες τις προγραμματισμένες περιόδους συντήρησης που είναι δυνατόν να επηρεάζουν τα δικαιώματα των χρηστών των δικτύων, τα οποία απορρέουν από τις συμβάσεις μεταφοράς καθώς και τις σχετικές λειτουργικές πληροφορίες. Αυτό περιλαμβάνει την έγκαιρη και χωρίς διακρίσεις δημοσίευση κάθε μεταβολής των προγραμματισμένων περιόδων συντήρησης και ενημέρωση μη προγραμματισμένης συντήρησης, ευθύς ως η πληροφορία περιέρχεται σε γνώση του διαχειριστή δικτύου μεταφοράς. Κατά τις περιόδους συντήρησης, οι

διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δημοσιεύουν τακτικά επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τις λεπτομέρειες και την αναμενόμενη διάρκεια καθώς και τις επιπτώσεις της συντήρησης.

10. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς διατηρούν και μεταβιβάζουν στην αρμόδια αρχή, κατόπιν αιτήματος, ημερήσιο ημερολόγιο της πραγματοποιηθείσας συντήρησης και των διαταραχών της ροής που σημειώθηκαν. Οι πληροφορίες διατίθενται επίσης κατόπιν αιτήματος σε όσους επηρεάζονται από τυχόν διαταραχές.

2. Αρχές που διέπουν το μηχανισμό καταμερισμού δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης της συμφόρησης και της εφαρμογής της σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης

2.1. Αρχές που διέπουν τους μηχανισμούς καταμερισμού δυναμικότητας και τις διαδικασίες εφαρμογής τους

1. Ο μηχανισμός καταμερισμού δυναμικότητας και οι διαδικασίες διαχείρισης της συμφόρησης διευκολύνουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού και την ομαλή εμπορία της δυναμικότητας και είναι συμβατοί με τους μηχανισμούς της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των αγορών άμεσης παράδοσης (spot) και των κόμβων διαπραγμάτευσης. Είναι ευέλικτοι και προσαρμόσιμοι στις εξελισσόμενες συνθήκες της αγοράς.
2. Αυτοί οι μηχανισμοί και οι διαδικασίες λαμβάνουν υπόψη την ακεραιότητα του σχετικού δικτύου καθώς και την ασφάλεια του εφοδιασμού.
3. Αυτοί οι μηχανισμοί και οι διαδικασίες δεν εμποδίζουν την είσοδο νεοεισερχόμενων στην αγορά ούτε δημιουργούν αδικαιολόγητους φραγμούς για την είσοδο στην αγορά. Δεν εμποδίζουν τους φορείς της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των νεοεισερχόμενων στην αγορά και εταιρειών με μικρό μερίδιο αγοράς, να ανταγωνίζονται αποτελεσματικά.
4. Οι εν λόγω μηχανισμοί και διαδικασίες αποτελούν τους κατάλληλους οικονομικούς δείκτες για την αποτελεσματική και μέγιστη αξιοποίηση της τεχνικής δυναμικότητας και τη διευκόλυνση των επενδύσεων σε νέες υποδομές.
5. Οι χρήστες του δικτύου ειδοποιούνται για περιστάσεις που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη διαθεσιμότητα της συμβατικής δυναμικότητας. Η πληροφόρηση όσον αφορά τη διακοπή πρέπει να απηχεί το επίπεδο της πληροφόρησης που διαθέτουν οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς.
6. Σε περίπτωση δυσκολιών όσον αφορά την εκπλήρωση συμβατικών υποχρεώσεων παράδοσης που οφείλονται στην ακεραιότητα του συστήματος, οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς θα πρέπει να ενημερώνουν τους χρήστες του δικτύου και προσπαθούν να εξεύρουν, αμελλητί, λύση που δεν θα συνεπάγεται διακρίσεις.

Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς συνεργάζονται με τους χρήστες του δικτύου όσον αφορά τις διαδικασίες πριν από την εφαρμογή τους, και συμφωνούν επ' αυτών με τη ρυθμιστική αρχή.

2.2. Διαδικασίες διαχείρισης συμφόρησης σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης

1. Στην περίπτωση που η συμβατική δυναμικότητα δεν χρησιμοποιείται, οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς διαθέτουν τη δυναμικότητα αυτή στην πρωτογενή αγορά σε διακοπτόμενη βάση, μέσω συμβάσεων διαφοροποιημένης διάρκειας, για όσον καιρό η δυναμικότητα αυτή δεν διατίθεται από τον ενδιαφερόμενο χρήστη του δικτύου στη δευτερογενή αγορά σε εύλογη τιμή.
2. Τα έσοδα από τη διαθεσίμα διακοπτόμενη δυναμικότητα κατανέμονται με βάση τους κανόνες που καθορίζει ή εγκρίνει η αρμόδια ρυθμιστική αρχή. Οι κανόνες αυτοί είναι συμβατοί με την απαίτηση αποτελεσματικής και αποδοτικής χρήσης του συστήματος.

3. Η αρμόδια ρυθμιστική αρχή είναι δυνατόν να καθορίζει εύλογη τιμή της διατεθείσας διακοπτόμενης δυναμικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές επικρατούσες συνθήκες.
4. Εφόσον απαιτείται, οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες να προσφέρουν τουλάχιστον μέρος της αχρησιμοποίητης δυναμικότητας στην αγορά ως αμετάβλητη δυναμικότητα.

3. **Καθορισμός των τεχνικών πληροφοριών που απαιτούνται προκειμένου οι χρήστες του δικτύου να αποκτήσουν πλήρη πρόσβαση στο δίκτυο και ορισμός όλων των σχετικών σημείων για τις απαιτήσεις διαφάνειας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται σε όλα τα σχετικά σημεία και χρονοδιάγραμμα σύμφωνα με το οποίο πρέπει να δημοσιεύονται οι πληροφορίες αυτές**

3.1. *Καθορισμός των τεχνικών πληροφοριών που απαιτούνται προκειμένου οι χρήστες του δικτύου να αποκτήσουν πλήρη πρόσβαση στο δίκτυο*

Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δημοσιεύουν τις ακόλουθες τουλάχιστον πληροφορίες σχετικά με τα δίκτυα και τις υπηρεσίες τους:

- α) λεπτομερή και πλήρη περιγραφή των διάφορων υπηρεσιών που προσφέρονται καθώς και τις τιμές τους·
- β) τους διάφορους τύπους των συμβάσεων μεταφοράς που διατίθενται για τις υπηρεσίες αυτές και, όπου ισχύει, τον κώδικα του δικτύου ή/και τους τυπικούς όρους που περιγράφουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις όλων των χρηστών του δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των εναρμονισμένων συμβάσεων μεταφοράς και άλλων σχετικών εγγράφων·
- γ) τις εναρμονισμένες διαδικασίες που ισχύουν κατά τη χρήση του δικτύου μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των κυριότερων όρων·
- δ) διατάξεις σχετικά με τον καταμερισμό της δυναμικότητας, τη διαχείριση συμφορήσεων και τις διαδικασίες εναντίον της επί κερδοσκοπία αποθεματοποίησης και της επαναχρησιμοποίησης·
- ε) κανόνες που ισχύουν για την εμπορία δυναμικότητας στη δευτερογενή αγορά έναντι του διαχειριστή του δικτύου μεταφοράς·
- στ) εφόσον ισχύουν, τα επίπεδα ευελιξίας και ανοχής που περιλαμβάνονται στις υπηρεσίες μεταφοράς και άλλες υπηρεσίες χωρίς χωριστό τέλος, την επιπλέον παρεχόμενη ευελιξία καθώς και τα αντίστοιχα τέλη·
- ζ) λεπτομερή περιγραφή του δικτύου αερίου του διαχειριστή δικτύου μεταφοράς, που περιλαμβάνει όλα τα σχετικά σημεία διασύνδεσης του δικτύου με εκείνα άλλων διαχειριστών δικτύων μεταφοράς ή/και υποδομές αερίου, όπως υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και την υποδομή που απαιτείται για την παροχή βοηθητικών υπηρεσιών, όπως καθορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 14 της οδηγίας 2003/55/EK·
- η) πληροφορίες σχετικά με την ποιότητα του αερίου και τις απαιτήσεις πίεσης·
- θ) κανόνες που ισχύουν για τη σύνδεση με το δίκτυο του διαχειριστή·
- ι) κάθε έγκαιρα παρεχόμενη πληροφορία σχετικά με προτεινόμενες ή/και υφιστάμενες αλλαγές στις υπηρεσίες ή τους όρους, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων που αναφέρονται στα στοιχεία α) ως θ).

3.2. Ορισμός όλων των σχετικών σημείων για τις απαιτήσεις διαφάνειας

Τα σχετικά σημεία περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) όλα τα σημεία εισόδου στο δίκτυο του διαχειριστή δικτύου μεταφοράς·
- β) τα σημαντικότερα σημεία εξόδου και ζώνες εξόδου που καλύπτουν τουλάχιστον το 50 % της συνολικής δυναμικότητας εξόδου του δικτύου για δεδομένο διαχειριστή δικτύου μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων όλων των σημείων εξόδου ή ζωνών εξόδου που καλύπτουν τουλάχιστον το 2 % της συνολικής δυναμικότητας εξόδου του δικτύου·
- γ) όλα τα σημεία που συνδέουν διαφορετικά δίκτυα του διαχειριστή δικτύου μεταφοράς·
- δ) όλα τα σημεία που συνδέουν το δίκτυο ενός διαχειριστή δικτύου μεταφοράς με τερματικό υγροποιημένου φυσικού αερίου·
- ε) όλα τα σημαντικά σημεία εντός του δικτύου δεδομένου διαχειριστή δικτύου μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των σημείων σύνδεσης με κόμβους αερίου. Όλα τα σημεία που θεωρούνται σημαντικά και τα οποία, βάσει της εμπειρίας, υπάρχει πιθανότητα να παρουσιάσουν φυσική συμφόρηση·
- στ) όλα τα σημεία που συνδέουν το δίκτυο δεδομένου διαχειριστή δικτύου μεταφοράς με την υποδομή που απαιτείται για την παροχή βοηθητικών υπηρεσιών, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 14 της οδηγίας 2003/55/ΕΚ.

3.3. Πληροφορίες που πρέπει να δημοσιεύονται σε όλα τα σχετικά σημεία και χρονοδιάγραμμα σύμφωνα με το οποίο πρέπει να δημοσιεύονται οι πληροφορίες αυτές

1. Σε όλα τα σχετικά σημεία, οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δημοσιεύουν τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση της δυναμικότητας έως και σε ημερήσια βάση· η δημοσίευση γίνεται στο διαδίκτυο σε τακτικά/κυλιόμενα διαστήματα και με τυποποιημένο, φιλικό προς τον χρήστη, τρόπο:
 - α) μέγιστη τεχνική δυναμικότητα για τη ροή και στις δύο κατευθύνσεις·
 - β) συνολική συμβατική και διακοπτόμενη δυναμικότητα·
 - γ) διαθέσιμη δυναμικότητα.
2. Για όλα τα σχετικά σημεία, οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δημοσιεύουν τις διαθέσιμες δυναμικότητες για περίοδο τουλάχιστον 18 μηνών εκ των προτέρων και επικαιροποιούν τις πληροφορίες αυτές τουλάχιστον κάθε μήνα ή συχνότερα, σε περίπτωση που διατίθενται νέες πληροφορίες.
3. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δημοσιεύουν ημερήσιες επικαιροποιήσεις της διαθεσιμότητας βραχυπρόθεσμων υπηρεσιών (προηγούμενη ημέρα, προηγούμενη εβδομάδα) με βάση, μεταξύ άλλων, ορισμούς, επικρατούσες συμβατικές δεσμεύσεις και κανονικές μακροπρόθεσμες προβλέψεις διαθέσιμων δυναμικοτήτων σε ετήσια βάση για τα επόμενα δέκα έτη και για όλα τα σχετικά σημεία.
4. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δημοσιεύουν ιστορικά στοιχεία μέγιστου και ελάχιστου ποσοστού χρήσης δυναμικότητας και μέσους ετήσιους όρους της ροής σε όλα τα σχετικά σημεία για τα τρία τελευταία έτη και σε κυλιόμενη βάση.
5. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς διατηρούν ημερήσιο ημερολόγιο της πραγματικής συνολικής ροής τουλάχιστον επί τρίμηνο.

6. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς διατηρούν αρχεία όλων των συμβάσεων δυναμικότητας και άλλων σχετικών πληροφοριών που αφορούν τον υπολογισμό και την εξασφάλιση πρόσβασης στις διαθέσιμες δυναμικότητες, στα οποία έχουν πρόσβαση οι αρμόδιες εθνικές ρυθμιστικές αρχές προκειμένου να εκπληρώνουν τα καθήκοντά τους.
 7. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς παρέχουν φιλικά προς τον χρήστη εργαλεία υπολογισμού των τιμολογίων για τις διαθέσιμες υπηρεσίες και για την επαλήθευση της διαθέσιμης δυναμικότητας σε σύνδεση.
 8. Στην περίπτωση που οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς δεν έχουν τη δυνατότητα να δημοσιεύσουν τις πληροφορίες σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 3 και 7, ζητούν τη γνώμη των αρμόδιων εθνικών ρυθμιστικών τους αρχών και εκπονούν πρόγραμμα δράσης για να υλοποιήσουν τις απαιτήσεις αυτές, το ταχύτερο δυνατόν, και, πάντως, το αργότερο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006.
-