

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 715/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**της 13ης Ιουλίου 2009**

**σχετικά με τους όρους πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1775/2005**

(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 <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στόχοι της εσωτερικής αγοράς φυσικού αερίου, η οποία υλοποιείται σταδιακά σε ολόκληρη την Κοινότητα από το 1999, είναι η παροχή πραγματικών επιλογών σε όλους τους καταναλωτές της Κοινότητας, είτε πολίτες είτε επιχειρήσεις, η παροχή νέων επιχειρηματικών ευκαιριών και η αύξηση του διασυνοριακού εμπορίου, ώστε να επιτευχθούν βελτιώσεις αποδοτικότητας, ανταγωνιστικές τιμές, υψηλότερα πρότυπα παρεχόμενων υπηρεσιών, και να ενισχυθεί ταυτόχρονα η ασφάλεια του εφοδιασμού και η 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 <sup>(4)</sup>, και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Σεπτεμβρίου 2005, περί όρων πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου <sup>(5)</sup>, συνέβαλαν σημαντικά στη δημιουργία της εν λόγω αγοράς.
- (3) Η εμπειρία 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 της Μαδρίτης») το 2002, δείχνει ότι, προκειμένου να εξασφαλίζεται η πλήρης εφαρμογή των κανόνων που ορίζουν οι εν λόγω κατευθυντήριες οδηγίες σε όλα τα κράτη μέλη και να παρέχεται μια ελάχιστη εγγύηση για ισότιμες προϋποθέσεις πρόσβασης στην αγορά, οι κανόνες αυτοί πρέπει να καταστούν δεσμευτικοί.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 211 της 19.8.2008, σ. 23.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 172 της 5.7.2008, σ. 55.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 9ης Ιανουαρίου 2009 (ΕΕC 75 Ε της 31.3.2009, σ. 38) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ας Απριλίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2009.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 176 της 15.7.2003, σ. 57.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 289 της 3.11.2005, σ. 1.

(4) Ένα δεύτερο σύνολο κοινών κανόνων με τίτλο «Δεύτερες κατευθυντήριες οδηγίες καλής πρακτικής» θεσπίστηκαν στη συνάντηση του Φόρουμ της Μαδρίτης στις 24 και 25 Σεπτεμβρίου 2003. Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στον καθορισμό, με βάση αυτές τις οδηγίες, βασικών αρχών και κανόνων για την πρόσβαση στο δίκτυο και τις υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών, τη διαχείριση της συμφόρησης, τη διαφάνεια, την εξισορρόπηση και την εμπορία δικαιωμάτων δυναμικότητας.

(5) Η οδηγία 2009/73/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά φυσικού αερίου <sup>(6)</sup> προβλέπει δυνατότητα διαχειριστών 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 αυτής της οδηγίας.

(6) Οι αγωγοί υψηλής πίεσης που συνδέουν τοπικούς διανομείς με το δίκτυο αερίου και που δεν χρησιμοποιούνται κυρίως στο πλαίσιο της τοπικής διανομής εμπίπτουν στο πεδίο του παρόντος κανονισμού.

(7) Απαιτείται ο προσδιορισμός των κριτηρίων σύμφωνα με τα οποία καθορίζονται τα τέλη πρόσβασης στο δίκτυο, ώστε τα τέλη να τηρούν απολύτως την αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων, να εξυπηρετούν τις ανάγκες μιας ομαλά λειτουργούσας εσωτερικής αγοράς, να λαμβάνεται πλήρως υπόψη η ανάγκη για ακεραιότητα του συστήματος και να αντιπροσωπεύουν το πραγματικά καταβληθέν κόστος, εφόσον αυτό αντιστοιχεί στο κόστος αποτελεσματικού και διαρθρωτικά συγκρίσιμου διαχειριστή δικτύου και είναι διαφανές, συμπεριλαμβανομένης της κατάλληλης απόδοσης των επενδύσεων, και, όπου ενδείκνυται, λαμβανομένης υπόψη της συγκριτικής αξιολόγησης των τιμολογίων από τις ρυθμιστικές αρχές.

(8) Κατά τον υπολογισμό των τιμολογίων πρόσβασης 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 αντίστοιχων αποδόσεων των επενδύσεων και κινητήρων για τη δημιουργία νέων υποδομών, περιλαμβανομένης και ειδικής ρυθμιστικής μεταχείρισης για νέες επενδύσεις όπως προβλέπεται στην οδηγία 2009/73/ΕΚ. 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.

(9) Η χρήση ρυθμίσεων βασιζόμενων στην αγορά, όπως οι πλειστηριασμοί, με σκοπό τον καθορισμό των τιμολογίων, πρέπει να συμβιβάζεται με την οδηγία 2009/73/ΕΚ.

<sup>(6)</sup> Βλέπε σελίδα 94 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

- (10) 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 φυσικού αερίου.
- (11) Σήμερα υπάρχουν εμπόδια στην πώληση φυσικού αερίου με ίσους και όχι δυσμενέστερους ή ασύμφορους όρους στην Κοινότητα. Συγκεκριμένα, δεν παρέχεται ακόμη σε όλα τα κράτη μέλη πρόσβαση στο δίκτυο χωρίς διακρίσεις και εξίσου αποτελεσματικό επίπεδο ρυθμιστικής εποπτείας σε όλα τα κράτη μέλη, εξακολουθούν δε να παραμένουν απομονωμένες αγορές.
- (12) Για να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά φυσικού αερίου θα πρέπει να επιτευχθεί επαρκές επίπεδο δυναμικότητας διασυνοριακής διασύνδεσης για το αέριο και να υποστηριχθεί η ολοκλήρωση της αγοράς.
- (13) Στην από 10 Ιανουαρίου 2007 ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη» τονίσθηκε η σημασία της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς φυσικού αερίου και της δημιουργίας ισών όρων ανταγωνισμού για όλες τις εγκατεστημένες στην Κοινότητα επιχειρήσεις φυσικού αερίου. Οι από 10 Ιανουαρίου 2007 ανακοινώσεις της Επιτροπής με τίτλο «Προοπτικές για την εσωτερική αγορά φυσικού αερίου και ηλεκτρικής ενέργειας» και «Έρευνα δυνάμει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 στον ευρωπαϊκό κλάδο του αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας (Τελική Έκθεση)» κατέδειξαν ότι οι υφιστάμενοι κανόνες και μέτρα ούτε παρέχουν το αναγκαίο πλαίσιο ούτε προβλέπουν τη δημιουργία δυνατοτήτων διασύνδεσης για την επίτευξη του στόχου μιας εύρυθμα λειτουργούσας, αποδοτικής και ανοικτής εσωτερικής αγοράς.
- (14) Πέραν του ότι θα πρέπει να υλοποιηθεί πλήρως το υπάρχον ρυθμιστικό πλαίσιο, το ρυθμιστικό πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς φυσικού αερίου που θεσμοθετείται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 θα πρέπει να προσαρμοσθεί σύμφωνα με τις εν λόγω ανακοινώσεις.
- (15) Συγκεκριμένα, απαιτείται ενίσχυση της συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς, για να δημιουργηθούν σε διασυνοριακό επίπεδο κώδικες δικτύου για την παροχή και την διαχείριση αποτελεσματικής και διαφανούς διασυνοριακής πρόσβασης στα δίκτυα μεταφοράς, να εξασφαλιστεί ο συντονισμένος και αρκούντως μακροπρόθεσμος προγραμματισμός και η τεχνικώς ορθή εξέλιξη του συστήματος μεταφοράς στην Κοινότητα, περιλαμβανομένης της δημιουργίας δυναμικότητων διασύνδεσης, με τη δέουσα μέριμνα για το περιβάλλον. Οι κώδικες δικτύου θα πρέπει να ακολουθούν τις κατευθυντήριες γραμμές-πλαίσιο οι οποίες είναι εκ φύσεως μη δεσμευτικές («κατευθυντήριες γραμμές-πλαίσιο») και τις οποίες εκπονεί ο Οργανισμός Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 713/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, περί ιδρύσεως του Οργανισμού Συνεργασίας των Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας<sup>(1)</sup> («Οργανισμός»). Ο Οργανισμός θα πρέπει να διαδραματίζει κάποιο ρόλο στην βάσει γεγονότων αναθεώρηση των σχεδίων κωδικών δικτύου, περιλαμβανομένης και της συμμόρφωσής τους με τις κατευθυντήριες γραμμές-πλαίσιο, και να μπορεί να εισηγείται την έγκρισή τους από την Επιτροπή. Θα πρέπει επίσης να αξιολογεί τις προτεινόμενες τροποποιήσεις στους κώδικες δικτύου και να εισηγείται την έγκρισή τους από την Επιτροπή. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς θα πρέπει να εκμεταλλεύονται τα δίκτυά τους σύμφωνα με τους εν λόγω κώδικες.
- (16) Για να εξασφαλιστεί η βέλτιστη διαχείριση του δικτύου μεταφοράς φυσικού αερίου στην Κοινότητα, χρειάζεται ένα Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Φυσικού Αερίου («ΕΔΔΣΜ Φυσικού Αερίου»). Τα καθήκοντα του ΕΔΔΣΜ Φυσικού Αερίου θα πρέπει να επιτελούνται τηρουμένων των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού οι οποίοι παραμένουν εν ισχύ για τις αποφάσεις του ΕΔΔΣΜ Φυσικού Αερίου. Τα καθήκοντα του ΕΔΔΣΜ θα πρέπει να καθοριστούν σαφώς και η μέθοδος εργασίας του θα πρέπει να εξασφαλίζει αποτελεσματικότητα, διαφάνεια και αντιπροσωπευτικότητα. Οι κώδικες δικτύου που εκπονεί το ΕΔΔΣΜ Φυσικού Αερίου δεν αποσκοπούν στην αντικατάσταση των αναγκαίων εθνικών κωδικών δικτύου για μη διασυνοριακά ζητήματα. Δεδομένου ότι είναι δυνατόν να εξασφαλιστεί αποτελεσματικότερη πρόσδος σε περιφερειακό επίπεδο, οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς θα πρέπει να συγκροτήσουν περιφερειακές δομές ενταγμένες στη συνολική δομή συνεργασίας, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι τα αποτελέσματα σε περιφερειακό επίπεδο συμβαδίζουν με τους κώδικες δικτύου και τα μη δεσμευτικά δεκαετή προγράμματα ανάπτυξης δικτύων σε επίπεδο Κοινότητας. Η συνεργασία εντός των εν λόγω περιφερειακών δομών προϋποθέτει τον αποτελεσματικό διαχωρισμό των δραστηριοτήτων δικτύου από τις δραστηριότητες παραγωγής και προμήθειας. Χωρίς αυτό το διαχωρισμό, η περιφερειακή συνεργασία των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς ενέχει τον κίνδυνο αντιανταγωνιστικής συμπεριφοράς. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προάγουν τη συνεργασία και να παρακολουθούν την αποτελεσματικότητα του δικτύου σε περιφερειακό επίπεδο. Η περιφερειακή συνεργασία θα πρέπει να συμβαδίζει με την πρόοδο προς μια ανταγωνιστική και αποδοτική εσωτερική αγορά αερίου.
- (17) Όλοι οι συμμετέχοντες στην αγορά έχουν συμφέροντα στο έργο που αναμένεται να επιτελέσει το ΕΔΔΣΜ Φυσικού Αερίου. Ως εκ τούτου, είναι καθοριστικής σημασίας η ύπαρξη αποτελεσματικής διαδικασίας διαβούλευσης και θα πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο οι υπάρχουσες δομές που έχουν συσταθεί για τη διευκόλυνση και τον εξορθολογισμό της διαδικασίας διαβούλευσης, όπως ο Ευρωπαϊκός Σύνδεσμος για την Απλούστευση των Συναλλαγών Ενέργειας, οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές ή ο Οργανισμός.
- (18) Για να εξασφαλίζεται μεγαλύτερη διαφάνεια όσον αφορά την ανάπτυξη του δικτύου μεταφοράς αερίου στην Κοινότητα το ΕΔΔΣΜ Αερίου θα πρέπει να συντάξει, να δημοσιεύσει και επί τακτικής βάσεως να επικαιροποιεί μη δεσμευτικό δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης του δικτύου για ολόκληρη την Κοινότητα («διακοινοτικό πρόγραμμα ανάπτυξης του δικτύου»). Αυτό το πρόγραμμα ανάπτυξης του δικτύου θα πρέπει να περιλαμβάνει βιώσιμα δίκτυα μεταφοράς αερίου και τις απαραίτητες περιφερειακές διασυνδέσεις, στοιχεία που έχουν σημασία από πλευράς εμπορικής και ασφάλειας εφοδιασμού.

(1) Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

- (19) 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, στις 30 και 31 Οκτωβρίου 2002, εξέφρασαν την προτίμησή τους για συστήματα εισόδου-εξόδου προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη του ανταγωνισμού. Οι τιμές δεν θα πρέπει να εξαρτώνται από την οδό μεταφοράς. Ως εκ τούτου, οι τιμές που ορίζονται για ένα ή περισσότερα σημεία εισόδου δεν πρέπει να έχουν σχέση με τις τιμές που ορίζονται για ένα ή περισσότερα σημεία εξόδου και αντιστρόφως.
- (20) 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.
- (21) Στα δίκτυα αερίου υπάρχει σημαντική συμβατική συμφόρηση. Κατά συνέπεια, οι αρχές σχετικά με τη διαχείριση της συμφόρησης και την κατανομή δυναμικότητας για νέες συμβάσεις ή συμβάσεις που αποτελούν αντικείμενο επαναδιαπραγμάτευσης 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 θα πρέπει να εφαρμοστούν σε όλες τις συμβάσεις δυναμικότητας, συμπεριλαμβανομένων των συμβάσεων που έχουν ήδη συναφθεί.
- (22) 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.
- (23) Η παρακολούθηση της αγοράς τα τελευταία χρόνια από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές και από την Επιτροπή κατέδειξε ότι δεν επαρκούν οι απαιτήσεις διαφάνειας και οι κανόνες που ισχύουν για την πρόσβαση στην υποδομή για να διασφαλισθεί μια πραγματική, εύρυθμη λειτουργούσα, ανοικτή και αποδοτική εσωτερική αγορά αερίου.
- (24) Απαιτείται ισότιμη πρόσβαση στις πληροφορίες που αφορούν την υλική κατάσταση και την αποδοτικότητα του συστήματος, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα σε όλους τους συμμετέχοντες στην αγορά να εκτιμούν τη συνολική κατάσταση ζήτησης και προσφοράς και να αντιλαμβάνονται για ποιους λόγους κυμαίνονται οι τιμές χονδρικής. Η απαίτηση αυτή συνεπάγεται ακριβέστερες πληροφορίες σχετικά με 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 τη χαλάρωση των υπαρχόντων περιορισμών δημοσίευσης για λόγους εμπιστευτικότητας.
- (25) Οι απαιτήσεις εμπιστευτικότητας για εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες είναι όμως ιδιαίτερες σημαντικές όταν πρόκειται για δεδομένα εμποροστρατηγικού χαρακτήρα για την επιχείρηση, όταν υπάρχει μόνον ένας χρήστης για μια εγκατάσταση αποθήκευσης ή όταν πρόκειται για δεδομένα σχετικά με σημεία εξόδου ενός συστήματος ή υποσυστήματος συνδεδεμένα όχι με άλλο σύστημα μεταφοράς ή διανομής παρά με ένα και μόνο βιομηχανικό τελικό καταναλωτή, η δημοσίευση των οποίων θα αποκάλυπτε εμπιστευτικά στοιχεία σχετικά με τις διεργασίες παραγωγής του.
- (26) Για να τονωθεί η εμπιστοσύνη στην αγορά, οι συμμετέχοντες σε αυτήν πρέπει να είναι βέβαιοι ότι μπορούν να επιβληθούν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις για καταχρηστική συμπεριφορά. Θα πρέπει να παρέχεται η αρμοδιότητα στις αρμόδιες αρχές να ερευνούν αποτελεσματικά καταγγελίες 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 φυσικού αερίου όλες αυτές οι αποφάσεις κοινοποιούνται στους διαχειριστές συστημάτων ως κρατήσεις δυναμικότητας, ορισμοί δυναμικότητας και πραγματοποιηθείσες ροές. Οι διαχειριστές συστημάτων πρέπει να διατηρούν τις σχετικές πληροφορίες στη διάθεση των αρμοδίων αρχών για καθορισμένο χρονικό διάστημα και να εγγυώνται εύκολη πρόσβαση σε αυτές. Πέραν τούτων οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να παρακολουθούν τακτικά τη συμμόρφωση των διαχειριστών δικτύων μεταφοράς προς τους κανόνες.
- (27) Η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης αερίου και στις εγκαταστάσεις υγροποιημένου φυσικού αερίου («ΥΦΑ») είναι σε ορισμένα κράτη μέλη ανεπαρκής και, κατά συνέπεια, η εφαρμογή των υφισταμένων κανόνων χρειάζεται να βελτιωθεί. Από την παρακολούθηση της αγοράς, η Ευρωπαϊκή Ομάδα Ρυθμιστικών Αρχών για την ηλεκτρική ενέργεια και το φυσικό αέριο 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.
- (28) 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 διαφανείς και αποτελεσματικούς όρους πρόσβασης στο δίκτυο χωρίς να εισάγουν διακρίσεις.
- (29) 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.

- (30) Οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες που περιέχονται στον παρόντα κανονισμό και τις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζονται βάσει αυτού.
- (31) Στις κατευθυντήριες γραμμές 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.
- (32) Σε περίπτωση που προτείνει τροποποίηση των κατευθυντηρίων γραμμών που επισυνάπτονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την προηγούμενη διαβούλευση όλων των μερών τα οποία αφορούν οι κατευθυντήριες γραμμές και τα οποία εκπροσωπούνται από επαγγελματικές οργανώσεις, και των κρατών μελών στο πλαίσιο του φόρουμ της Μαδρίτης.
- (33) 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.
- (34) Ο παρών κανονισμός και οι κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζονται σύμφωνα με αυτόν, ισχύουν με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού.
- (35) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπίζονται 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>(1)</sup>.
- (36) Ειδικότερα, πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή εξουσία να καταρτίζει ή να εκδίδει τις κατευθυντήριες γραμμές οι 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 παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς του με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να εκδίδονται με εφαρμογή της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ.
- (37) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η καθιέρωση δικαίων κοινών κανόνων για τους όρους πρόσβασης σε δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου, εγκαταστάσεις αποθήκευσης και εγκαταστάσεις ΥΦΑ, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, και, κατά συνέπεια, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (38) Δεδομένης της εμβέλειας των τροποποιήσεων τις οποίες υφίσταται, διά του παρόντος, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1775/2005, καλόν είναι, χάριν σαφήνειας και εξορθολογισμού, να αναδιατυπωθούν οι οικείες διατάξεις με την ενσωμάτωσή τους στο ενιαίο κείμενο ενός νέου κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## 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 ιδιαιτεροτήτων 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 λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των εθνικών και περιφερειακών αγορών· και
- γ) η διευκόλυνση της δημιουργίας εύρυθμης και διαφανούς αγοράς χονδρικής με υψηλή στάθμη ασφάλειας του εφοδιασμού σε αέριο. Ο παρών κανονισμός προβλέπει μηχανισμούς για την εναρμόνιση των κανόνων πρόσβασης στο δίκτυο για τις διασυνοριακές ανταλλαγές αερίου.

Οι στόχοι που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο περιλαμβάνουν τον καθορισμό εναρμονισμένων αρχών για την τιμολόγηση, ή τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για την τιμολόγηση, για την πρόσβαση στο δίκτυο, όχι όμως για τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης, για την δημιουργία υπηρεσιών πρόσβασης τρίτων και εναρμονισμένων αρχών για την κατανομή της δυναμικότητας και τη διαχείριση της συμφόρησης, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαφάνειας, για τους κανόνες εξισορρόπησης και τα τέλη για τη διαταραχή της ισορροπίας και τη διευκόλυνση της εμπορίας δυναμικότητας.

Ο παρών κανονισμός, με εξαίρεση το άρθρο 19 παράγραφος 4, ισχύει μόνον για τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης που επίπτον στο άρθρο 33, παράγραφοι 3 ή 4 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ.

Τα κράτη μέλη μπορούν να συνιστούν οντότητα ή οργανισμό σύμφωνα με την οδηγία 2009/73/ΕΚ προκειμένου να διεκπεραιώνει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που τυπικά ανατίθενται στον διαχειριστή συστήματος μεταφοράς, ο οποίος υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Η εν λόγω οντότητα ή οργανισμός υπόκειται σε πιστοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού και ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ.

## Άρθρο 2

### Ορισμοί

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

- 1) ως «μεταφορά» νοείται η μεταφορά φυσικού αερίου μέσω δικτύου, το οποίο αποτελείται κυρίως από σωληναγωγούς υψηλής πίεσης, εκτός από δίκτυο σωληναγωγών προς τα ανάντη και εκτός από το τμήμα των σωληναγωγών υψηλής πίεσης που χρησιμοποιείται κυρίως για την τοπική διανομή φυσικού αερίου, με στόχο την παράδοσή του σε πελάτες, χωρίς όμως να περιλαμβάνει τον εφοδιασμό,

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- 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 κατά 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 συστημάτων 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, περιλαμβανομένων 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,
  - 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 συστημάτων 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 συστημάτων 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 συστημάτων 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,
  - 24) ως «δυναμικότητα εγκατάστασης αποθήκευσης υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ)» 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 χρησιμοποιήσει 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 οιοσδήποτε συνδυασμός χώρου, ικανότητας απόληψης και ικανότητας έγχυσης.
2. Υπό την επιφύλαξη των ορισμών της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ισχύουν επίσης οι ορισμοί που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ και είναι συναφείς με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, εξαιρουμένου του ορισμού «μεταφορά» στο σημείο 3 του εν λόγω άρθρου.
- Οι ορισμοί στα σημεία 3 έως 23 της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου σχετικά με τη μεταφορά ισχύουν κατ' αναλογία για τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και ΥΦΑ.

## Άρθρο 3

**Πιστοποίηση των Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς**

1. Όταν κοινοποιείται στην Επιτροπή η απόφαση για την πιστοποίηση διαχειριστή συστημάτων μεταφοράς, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 6 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ, η Επιτροπή την εξετάζει μόλις την λάβει. Εντός δύο μηνών από την ημέρα παραλαβής της κοινοποίησης, η Επιτροπή δίνει τη γνώμη της στην αρμόδια εθνική ρυθμιστική αρχή ως προς τη συμβατότητα προς το άρθρο 10 παράγραφος 2 ή το άρθρο 11, και προς το άρθρο 9 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ.

Κατά την κατάρτιση της γνώμης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τον Οργανισμό να γνωμοδοτήσει σχετικά με την απόφαση της εθνικής ρυθμιστικής αρχής. Εν τωιαυτη περιπτώσει, η δίμηνη προθεσμία που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο παρατείνεται κατά δύο περαιτέρω μήνες.

Σε περίπτωση μη γνωμοδότησης από την Επιτροπή εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο, θεωρείται ότι η Επιτροπή δεν έχει αντιρρήσεις κατά της απόφασης της ρυθμιστικής αρχής.

2. Μέσα σε 2 μήνες αφού λάβει τη γνώμη της Επιτροπής, η εθνική ρυθμιστική αρχή λαμβάνει την τελική της απόφαση όσον αφορά την πιστοποίηση του διαχειριστή συστήματος μεταφοράς, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής. Η απόφαση της ρυθμιστικής αρχής και η γνώμη της Επιτροπής δημοσιεύονται από κοινού.

3. Ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, οι ρυθμιστικές αρχές ή/και η Επιτροπή μπορούν να ζητούν από διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς και επιχειρήσεις που ασκούν οιαδήποτε από τις δραστηριότητες παραγωγής ή προμήθειας κάθε πληροφορία σχετική με την εκτέλεση των καθηκόντων τους σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

4. Οι ρυθμιστικές αρχές και η Επιτροπή τηρούν την εμπιστευτικότητα των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών.

5. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζουν τις λεπτομέρειες της ακολουθητέας διαδικασίας για την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού διά της συμπλήρωσής του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28, παράγραφος 2.

6. Όταν η Επιτροπή λαμβάνει κοινοποίηση πιστοποίησης από διαχειριστή συστημάτων μεταφοράς κατά το άρθρο 9 παράγραφος 10 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ, η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση για την πιστοποίηση. Η ρυθμιστική αρχή συμμορφώνεται προς την απόφαση της Επιτροπής.

## Άρθρο 4

**Ευρωπαϊκό Δίκτυο Διαχειριστών Συστημάτων Μεταφοράς Αερίου**

Όλοι οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς συνεργάζονται σε κοινοτικό επίπεδο μέσω της σύστασης ΕΔΔΣΜ Αερίου, προκειμένου να προαγάγουν την ολοκλήρωση και λειτουργία της εσωτερικής αγοράς φυσικού αερίου και τη διασυνοριακή εμπορία και να εξασφαλίσουν τη βέλτιστη διαχείριση, τη συντονισμένη λειτουργία και την ορθή τεχνική εξέλιξη του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφοράς φυσικού αερίου.

## Άρθρο 5

**Ίδρυση του ΕΔΔΣΜ Αερίου**

1. Έως τις 3 Μαρτίου 2011 οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς αερίου υποβάλλουν στην Επιτροπή και τον Οργανισμό το σχέδιο καταστατικού, τον κατάλογο των μελών και το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού, περιλαμβανομένου του εσωτερικού κανονισμού για τις διαβουλεύσεις με άλλους ενδιαφερόμενους, του προς ίδρυση ΕΔΔΣΜ Αερίου.

2. Εντός δύο μηνών από την ημέρα παραλαβής, ο Οργανισμός, αφού διαβουλευθεί επισήμως με τις οργανώσεις που εκπροσωπούν όλους τους ενδιαφερομένους, συγκεκριμένα τους χρήστες του δικτύου περιλαμβανομένων των πελατών, γνωμοδοτεί στην Επιτροπή σχετικά με το σχέδιο καταστατικού, τον κατάλογο των μελών και το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού.

3. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τη γνώμη που εξέδωσε ο Οργανισμός δυνάμει της παραγράφου 2, γνωμοδοτεί σχετικά με το σχέδιο καταστατικού, τον κατάλογο των μελών και το σχέδιο εσωτερικού κανονισμού εντός τριών μηνών από τη λήψη της εν λόγω γνώμης.

4. Εντός τριών μηνών από την ημέρα παραλαβής της γνώμης της Επιτροπής, οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς ιδρύουν το ΕΔΔΣΜ Αερίου, εγκρίνουν και δημοσιεύουν το καταστατικό και τον εσωτερικό κανονισμό του.

## Άρθρο 6

**Καθορισμός κωδικών δικτύου**

1. Η Επιτροπή, έπειτα από διαβούλευση με τον Οργανισμό, το ΕΔΔΣΜ Αερίου και τους λοιπούς ενδιαφερομένους, καταρτίζει κατάλογο ετήσιων προτεραιοτήτων προσδιορίζοντας τους τομείς που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 6 οι οποίοι πρέπει να περιληφθούν στην εκπόνηση των κωδικών δικτύου.

2. Η Επιτροπή καλεί τον Οργανισμό να της υποβάλει, εντός εύλογης προθεσμίας που δεν υπερβαίνει το εξάμηνο, μη δεσμευτική κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο (από τούδε «κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο») με σαφείς και αντικειμενικές αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7, για την εκπόνηση κωδικών δικτύου που αφορούν τομείς προσδιοριζόμενους στον κατάλογο προτεραιοτήτων. Κάθε κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο συμβάλλει στην αποφυγή διακρίσεων, ουσιαστικό ανταγωνισμό και αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς. Κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος του Οργανισμού, η Επιτροπή μπορεί να παρατείνει την προθεσμία αυτή.

3. Η Επιτροπή διαβουλεύεται επισήμως με το ΕΔΔΣΜ Αερίου και με άλλους αρμόδιους ενδιαφερομένους για την κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο, επί διάστημα δύο τουλάχιστον μηνών, κατά ανοικτό και διαφανή τρόπο.

4. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο δεν συμβάλλει σε αποφυγή διακρίσεων, ουσιαστικό ανταγωνισμό και αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς, μπορεί να ζητήσει από τον Οργανισμό να αναθεωρήσει την κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο εντός εύλογης προθεσμίας και να το υποβάλει εκ νέου στην Επιτροπή.

5. Εάν ο Οργανισμός δεν υποβάλει ή δεν υποβάλει εκ νέου κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο εντός της προθεσμίας που καθορίζεται βάσει των παραγράφων 2 ή 4, η Επιτροπή καταρτίζει τη συγκεκριμένη κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο.

6. Η Επιτροπή καλεί το ΕΔΔΣΜ Αερίου να υποβάλει στον Οργανισμό κώδικα δικτύου σύμφωνο προς τη σχετική κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο, εντός εύλογης προθεσμίας που δεν υπερβαίνει το δωδεκάμηνο.

7. Εντός τριών μηνών από την ημέρα παραλαβής κώδικα δικτύου, περίοδο κατά την οποία ο Οργανισμός μπορεί να διεξαγάγει επίσημη διαβούλευση με τους αρμόδιους ενδιαφερομένους, ο Οργανισμός υποβάλλει αιτιολογημένη γνώμη στο ΕΔΔΣΜ Αερίου για τον κώδικα δικτύου.

8. Το ΕΔΔΣΜ Αερίου μπορεί να τροποποιήσει τον κώδικα δικτύου βάσει της γνώμης του Οργανισμού και να τον υποβάλει εκ νέου στον Οργανισμό.

9. Εάν ο Οργανισμός είναι ικανοποιημένος ότι ο κώδικας δικτύου είναι σύμφωνος προς τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές-πλαίσιο, ο Οργανισμός υποβάλλει τον κώδικα δικτύου στην Επιτροπή και μπορεί να εισηγηθεί την έγκρισή του εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος. Εάν η Επιτροπή δεν εγκρίνει τους κώδικες, αναφέρει για ποιους λόγους

10. Εάν το ΕΔΔΣΜ Αερίου δεν έχει εκπονήσει έναν κώδικα δικτύου εντός της περιόδου που έχει καθοριστεί από την Επιτροπή βάσει της παραγράφου 6, η Επιτροπή μπορεί να καλέσει τον Οργανισμό να εκπονήσει σχέδιο κώδικα δικτύου με βάση τη σχετική κατευθυντήρια γραμμή-πλαίσιο. Ο Οργανισμός μπορεί να κινηθεί μια περαιτέρω διαβούλευση κατά τη διάρκεια της εκπόνησης σχεδίου κώδικα δικτύου βάσει της παρούσας παραγράφου. Ο Οργανισμός υποβάλλει στην Επιτροπή το σχέδιο κώδικα δικτύου που έχει εκπονηθεί βάσει της παρούσας παραγράφου και μπορεί να εισηγηθεί την έγκρισή του.

11. Η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει, με δική της πρωτοβουλία σε περίπτωση που το ΕΔΔΣΜ Αερίου δεν έχει αναπτύξει κώδικα δικτύου ή ο Οργανισμός δεν έχει εκπονήσει σχέδιο κώδικα δικτύου όπως αναφέρεται στην παράγραφο 10 του παρόντος άρθρου, ή κατόπιν συστάσεως του Οργανισμού, του ΕΔΔΣΜ ή οιοσδήποτε άλλου ενδιαφερομένου, βάσει της παραγράφου 9 του παρόντος άρθρου, έναν ή περισσότερους κώδικες δικτύου στους τομείς που απαριθμούνται στο άρθρο 8 παράγραφος 6.

Όταν η Επιτροπή προτείνει την έγκριση κώδικα με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τον Οργανισμό, το ΕΔΔΣΜ Αερίου και όλους τους σχετικούς ενδιαφερόμενους ως προς το σχέδιο κώδικα δικτύου επί διάστημα δύο τουλάχιστον μηνών. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28, παράγραφος 2.

12. Το παρόν άρθρο δεν θίγει το δικαίωμα της Επιτροπής να εκδίδει και να τροποποιεί τις κατευθυντήριες γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 23.

#### Άρθρο 7

##### Τροποποιήσεις των κωδίκων δικτύου

1. Πρόσωπα που ενδέχεται να ενδιαφέρονται για κώδικα δικτύου που έχει καθορισθεί δυνάμει του άρθρου 6, συμπεριλαμβανομένων του ΕΔΔΣΜ Αερίου, των διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς, των χρηστών του δικτύου και των καταναλωτών, δύνανται να προτείνουν στον Οργανισμό σχέδια τροποποιήσεων του εν λόγω κώδικα. Ο Οργανισμός δύναται επίσης να προτείνει τροποποιήσεις εξ ιδίας πρωτοβουλίας.

2. Ο Οργανισμός διαβουλεύεται με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς συμφερόντων σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 713/2009. Κατά τις διαδικασίες αυτές, ο Οργανισμός μπορεί να υποβάλει στην Επιτροπή αιτιολογημένες προτάσεις τροποποιήσεων, εκθέτοντας πώς αυτές συμβιβάζονται με τους οριζόμενους στο άρθρο 6 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού στόχους των κωδίκων δικτύου.

3. Λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις του Οργανισμού, η Επιτροπή δύναται να εγκρίνει τροποποιήσεις των κωδίκων δικτύου που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 6. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 2.

4. Η εξέταση τυχόν προτεινόμενων τροποποιήσεων σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 28 παράγραφος 2 περιορίζεται στην εξέταση θεμάτων που σχετίζονται με την προτεινόμενη τροποποίηση. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις δεν θίγουν τυχόν άλλες τροποποιήσεις που ενδέχεται να προτείνει η Επιτροπή.

#### Άρθρο 8

##### Καθήκοντα του ΕΔΔΣΜ Αερίου

1. Το ΕΔΔΣΜ Αερίου εκπονεί κώδικες δικτύου στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου, κατόπιν προσκλήσεως που του απευθύνει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 6.

2. Το ΕΔΔΣΜ Αερίου μπορεί να εκπονεί κώδικες δικτύου στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 6 με σκοπό την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 4 όταν οι κώδικες αυτοί δεν αφορούν τομείς που καλύπτονται από πρόσκληση που του απευθύνει η Επιτροπή. Αυτοί οι κώδικες δικτύου υποβάλλονται στον Οργανισμό προς γνωμοδότηση. Αυτή η γνωμοδότηση λαμβάνεται δεόντως υπόψη από το ΕΔΔΣΜ Αερίου.

3. Το ΕΔΔΣΜ Αερίου εκπονεί:

α) κοινά εργαλεία λειτουργίας του δικτύου για να εξασφαλίζεται ο συντονισμός της λειτουργίας του δικτύου υπό κανονικές συνθήκες και συνθήκες έκτακτης ανάγκης, περιλαμβανομένης κοινής κλίμακας ταξινόμησης συμβάντων, και ερευνητικά προγράμματα·

β) μη δεσμευτικό δεκαετές κοινοτικό πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων («διακοινοτικό σχέδιο ανάπτυξης δικτύων»), συμπεριλαμβανομένης προβλέψεως επάρκειας ευρωπαϊκής παραγωγής, ανά διετία·

γ) συστάσεις σχετικά με το συντονισμό της τεχνικής συνεργασίας μεταξύ κοινοτικών διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς και διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς τρίτης χώρας·

δ) ετήσιο πρόγραμμα εργασιών·

ε) ετήσια έκθεση·

στ) ετήσιες προβλέψεις επάρκειας θερινής και χειμερινής παραγωγής.

4. Η πρόβλεψη επάρκειας ευρωπαϊκής παραγωγής που αναφέρεται στο στοιχείο β) της παραγράφου 3 καλύπτει τη συνολική επάρκεια του συστήματος αερίου για την κάλυψη της τρέχουσας και της προβλεπόμενης ζήτησης αερίου για την επόμενη πενταετία καθώς και για την περίοδο μεταξύ πέντε και δέκα ετών από την ημερομηνία της πρόβλεψης. Αυτή η ευρωπαϊκή πρόβλεψη επάρκειας παραγωγής βασίζεται στις εθνικές προβλέψεις επάρκειας παραγωγής που εκπονούνται από τους επιμέρους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς.

5. Το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών που αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο δ) περιλαμβάνει κατάλογο και περιγραφή των προς εκπόνηση κωδικών δικτύου πρόγραμμα συντονισμού της λειτουργίας του δικτύου, και δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης, που πρέπει να υλοποιηθούν εντός του συγκεκριμένου έτους, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα.

6. Οι κώδικες δικτύου που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 καλύπτουν τους εξής τομείς, λαμβανομένων υπόψη, ανάλογα με την περίπτωση, των περιφερειακών ιδιαιτεροτήτων:

- α) κανόνες ασφαλείας και αξιοπιστίας δικτύου·
- β) κανόνες σύνδεσης με το δίκτυο·
- γ) κανόνες για την πρόσβαση τρίτων·
- δ) κανόνες για την ανταλλαγή δεδομένων και την εκκαθάριση·
- ε) κανόνες για τη διαλειτουργικότητα·
- στ) επιχειρησιακές διαδικασίες για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης·
- ζ) κανόνες για την κατανομή δυναμικού και τη διαχείριση της συμφόρησης·
- η) κανόνες για την εμπορία σχετιζόμενος με την τεχνική και επιχειρησιακή παροχή υπηρεσιών πρόσβασης στο δίκτυο και την εξισορρόπηση συστημάτων·
- θ) κανόνες για τη διαφάνεια·
- ι) 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·
- ια) κανόνες σχετικά με εναρμονισμένα τιμολόγια μεταφοράς· και
- ιβ) ενεργειακή απόδοση των δικτύων αερίου.

7. Οι κώδικες δικτύου αναπτύσσονται για θέματα διασυνοριακού δικτύου και θέματα ολοκλήρωσης της αγοράς και δεν θίγουν το δικαίωμα των κρατών μελών να θεσπίζουν εθνικούς κώδικες που δεν επηρεάζουν το διασυνοριακό εμπόριο.

8. Το ΕΔΔΣΜ Αερίου παρακολουθεί και αναλύει την εφαρμογή των κωδικών δικτύου και των κατευθυντήριων γραμμών που εκδίδει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 11, καθώς και τον αντίκτυπό τους στην εναρμόνιση των εφαρμοστέων κανόνων που αποσκοπούν στην διευκόλυνση της ολοκλήρωσης της αγοράς. Το ΕΔΔΣΜ Αερίου υποβάλλει τα πορίσματά του στον Οργανισμό, και εκθέτει τα αποτελέσματα της ανάλυσης στην ετήσια έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο δ) του παρόντος άρθρου.

9. Το ΕΔΔΣΜ Αερίου καθιστά διαθέσιμες όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται από τον Οργανισμό προκειμένου αυτός να εκπληρώσει τα καθήκοντά του βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 1.

10. Το ΕΔΔΣΜ Αερίου καταρτίζει και δημοσιεύει ανά διετία πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων όπως προβλέπεται στο στοιχείο β) της παραγράφου 3. Το πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων περιλαμβάνει μοντελοποίηση του ενοποιημένου δικτύου, εκπόνηση σεναρίων, πρόβλεψη επάρκειας ευρωπαϊκής παραγωγής και ζήτησης και εκτίμηση της ανθεκτικότητας του συστήματος.

Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα ανάπτυξης του δικτύου:

- α) βασίζεται σε εθνικά επενδυτικά προγράμματα, λαμβάνοντας υπόψη τα περιφερειακά επενδυτικά προγράμματα που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1, και, ανάλογα με την περίπτωση, κοινοτικές πτυχές του σχεδιασμού δικτύου που περιλαμβάνουν τους προσανατολισμούς σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1364/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>·
- β) όσον αφορά τις διασυνοριακές διασυνδέσεις, βασίζεται επίσης στις εύλογες ανάγκες των διαφορετικών χρηστών του δικτύου και περιλαμβάνει μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις των επενδυτών που αναφέρονται στα άρθρα 14 και 22 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ· και
- γ) εντοπίζει επενδυτικές ελλείψεις, ιδίως όσον αφορά τα διασυνοριακά δυναμικά.

Σε ό,τι αφορά το στοιχείο γ) του δευτέρου εδαφίου, στο διακοινοτικό πρόγραμμα ανάπτυξης του δικτύου μπορεί να επισυνάπτεται ανασκόπηση των φραγμών που τίθενται στην αύξηση της διασυνοριακής δυναμικότητας του δικτύου λόγω διαφορετικών διαδικασιών έγκρισης ή πρακτικών.

11. Ο Οργανισμός προβαίνει σε ανασκόπηση των δεκαετών προγραμμάτων ανάπτυξης δικτύων των κρατών μελών για να αποτιμήσει το συμβατό τους με το διακοινοτικό πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων. Εάν ο Οργανισμός εντοπίσει ασυνέπειες μεταξύ ενός δεκαετούς προγράμματος ανάπτυξης δικτύων κράτους μέλους και του διακοινοτικού προγράμματος ανάπτυξης δικτύων, συνιστά την τροποποίηση του δεκαετούς προγράμματος ανάπτυξης δικτύων του κράτους μέλους ή του διακοινοτικού κοινοτικού προγράμματος ανάπτυξης δικτύων ανάλογα με την περίπτωση. Εάν αυτό το πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων κράτους μέλους έχει καταρτισθεί σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ, ο Οργανισμός συνιστά στην αρμόδια εθνική ρυθμιστική αρχή να τροποποιήσει το δεκαετές πρόγραμμα ανάπτυξης δικτύων κράτους μέλους σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 7 της εν λόγω οδηγίας και πληροφορεί την Επιτροπή σχετικά.

12. Αν το ζητήσει η Επιτροπή, το ΕΔΔΣΜ Αερίου δίνει τη γνώμη του στην Επιτροπή για την έγκριση των κατευθυντήριων γραμμών του άρθρου 23.

#### Άρθρο 9

#### Παρακολούθηση από τον Οργανισμό

1. Ο Οργανισμός παρακολουθεί την εκτέλεση των καθηκόντων του ΕΔΔΣΜ Αερίου τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 1, 2 και 3, και υποβάλλει σχετική έκθεση στην Επιτροπή.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 262 της 22.9.2006, σ. 1.



Ο Οργανισμός παρακολουθεί την εφαρμογή, από το ΕΔΔΣΜ Αερίου, των κωδίκων δικτύου που εκπονούνται δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 2 και των κωδίκων δικτύου που έχουν εκπονηθεί δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 έως 10 αλλά δεν έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 11. Οσάκις το ΕΔΔΣΜ Αερίου δεν έχει εφαρμόσει τους εν λόγω κώδικες δικτύου, ο Οργανισμός ζητεί από το ΕΔΔΣΜ Αερίου να παράσχει δεόντως τεκμηριωμένη αιτιολόγηση της παράλειψης αυτής. Ο Οργανισμός γνωστοποιεί στην Επιτροπή την αιτιολόγηση παρέχοντάς της και τη γνώμη του επ' αυτής.

Ο Οργανισμός παρακολουθεί και αναλύει την εφαρμογή των κωδίκων δικτύου και των κατευθυντήριων γραμμών που εκδίδει η Επιτροπή όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 11, καθώς και τις επιπτώσεις τους στην εναρμόνιση των εφαρμοστέων κανόνων που αποσκοπούν στην διευκόλυνση της ολοκλήρωσης της αγοράς, καθώς και την αποφυγή διακρίσεων, τον ουσιαστικό ανταγωνισμό και την αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς, και υποβάλλει σχετική έκθεση στην Επιτροπή.

2. Το ΕΔΔΣΜ Αερίου υποβάλλει στον Οργανισμό, προκειμένου αυτός να γνωμοδοτήσει, το σχέδιο διακοινοτικού προγράμματος ανάπτυξης του δικτύου και το σχέδιο ετήσιου προγράμματος εργασιών, περιλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν τη διαδικασία διαβούλευσης και τα άλλα έγγραφα που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3.

Εντός δύο μηνών από την ημέρα παραλαβής, ο Οργανισμός διατυπώνει δεόντως αιτιολογημένη γνώμη καθώς και συστάσεις προς το ΕΔΔΣΜ Αερίου και την Επιτροπή, εάν κρίνει ότι το σχέδιο ετήσιου προγράμματος εργασιών ή το σχέδιο προγράμματος ανάπτυξης του δικτύου που υπέβαλε το ΕΔΔΣΜ Αερίου δεν συμβάλλουν στην αποφυγή διακρίσεων, τον ουσιαστικό ανταγωνισμό, την αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς ή σε επαρκές επίπεδο διασυνοριακής διασύνδεσης στην οποία έχουν πρόσβαση τρίτοι.

#### Άρθρο 10

##### Διαβουλεύσεις

1. Κατά την εκπόνηση των κωδίκων δικτύου, του σχεδίου διακοινοτικού προγράμματος ανάπτυξης του δικτύου και του ετήσιου προγράμματος εργασιών του που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 1, 2 και 3, το ΕΔΔΣΜ Αερίου διαβουλεύεται εκτενώς, εγκαίρως και με τρόπο ανοικτό και διαφανή, με όλους τους σχετικούς συντελεστές της αγοράς, ιδίως δε με τις οργανώσεις που εκπροσωπούν όλους τους ενδιαφερομένους, σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1. Στη διαβούλευση συμμετέχουν οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές και άλλες εθνικές αρχές, οι επιχειρήσεις προμήθειας και παραγωγής, οι χρήστες του δικτύου και οι πελάτες, οι διαχειριστές συστημάτων διανομής, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών κλαδικών ενώσεων, οι τεχνικοί οργανισμοί και οι πλατφόρμες ενδιαφερομένων. Η διαβούλευση αποσκοπεί στην καταγραφή των απόψεων και των προτάσεων όλων των σχετικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

2. Όλα τα έγγραφα και τα πρακτικά των συνεδριάσεων σχετικά με διαβουλεύσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δημοσιοποιούνται.

3. Πριν από την έγκριση του ετήσιου προγράμματος εργασιών και των κωδίκων δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 1, 2 και 3, το ΕΔΔΣΜ Αερίου δηλώνει τις παρατηρήσεις που έλαβε κατά τη διαβούλευση και τον τρόπο με τον οποίο οι εν λόγω παρατηρήσεις έχουν ληφθεί υπόψη. Αιτιολογεί τις περιπτώσεις όπου οι παρατηρήσεις δεν έχουν ληφθεί υπόψη.

#### Άρθρο 11

##### Δαπάνες

Οι δαπάνες για τις δραστηριότητες του ΕΔΔΣΜ Αερίου που αναφέρονται στα άρθρα 4 έως 12 βαρύνουν τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς και συνυπολογίζονται στη διαμόρφωση των τιμών. Οι ρυθμιστικές αρχές εγκρίνουν τις δαπάνες αυτές μόνον εάν είναι εύλογες και αναλογικές.

#### Άρθρο 12

##### Περιφερειακή συνεργασία διαχειριστών συστημάτων μεταφοράς

1. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς συνεργάζονται σε περιφερειακό επίπεδο στο πλαίσιο του ΕΔΔΣΜ Αερίου για να συμβάλλουν στην εκτέλεση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 1, 2 και 3. Ειδικότερα, δημοσιεύουν ανά διετία περιφερειακό επενδυτικό πρόγραμμα, και μπορούν να λαμβάνουν αποφάσεις επενδύσεων με βάση το περιφερειακό επενδυτικό πρόγραμμα.

2. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς προάγουν λειτουργικές διευθετήσεις ώστε να εξασφαλίζεται η βέλτιστη διαχείριση του δικτύου, και προάγουν την ανάπτυξη χρηματιστηρίων ενέργειας, τη συντονισμένη κατανομή διασυνοριακού δυναμικού με αμερόληπτες λύσεις που βασίζονται στην αγορά, με δέουσα προσοχή στα ειδικά πλεονεκτήματα των σιωπηρών δημοπρασιών για βραχυπρόθεσμο καταμερισμό και την ενοποίηση μηχανισμών εξισορρόπησης και εφεδρικής ισχύος.

3. Προς επίτευξη των στόχων των παραγράφων 1 και 2, η γεωγραφική περιοχή που καλύπτει κάθε περιφερειακή συνεργασία είναι δυνατόν να ορίζεται από την Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες δομές περιφερειακής συνεργασίας. Κάθε κράτος μέλος επιτρέπεται να προάγει τη συνεργασία με περισσότερες της μιας γεωγραφικές περιοχές. Το αναφερόμενο στην πρώτη πρόταση μέτρο, τα οποίο αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιαστών στοιχείων του παρόντος κανονισμού διά της συμπληρώσεώς του, εγκρίνεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 28 παράγραφος 2.

Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή συμβουλεύεται τον Οργανισμό και το ΕΔΔΣΜ Αερίου.

#### Άρθρο 13

##### 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 41, παράγραφος 6 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ, καθώς και τα τιμολόγια που έχουν δημοσιευθεί δυνάμει του άρθρου 32 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 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 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.

Τα τιμολόγια πρόσβασης για τους χρήστες δικτύου δεν εισάγουν διακρίσεις και ορίζονται χωριστά για κάθε σημείο εισόδου ή εξόδου του συστήματος μεταφοράς. Οι μηχανισμοί επιμερισμού του κόστους και η μεθοδολογία καθορισμού των τιμών όσον αφορά τα σημεία εισόδου και εξόδου εγκρίνονται από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές. Έως τις 3 Σεπτεμβρίου 2011 τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι έπειτα από μεταβατική περίοδο τα τέλη δικτύου δεν υπολογίζονται με βάση την προβλεπόμενη στη σύμβαση διαδρομή.

2. Τα τιμολόγια πρόσβασης στα δίκτυα δεν περιορίζουν ούτε τη ρευστότητα της αγοράς ούτε στρεβλώνουν το διασυνοριακό εμπόριο των διαφόρων δικτύων μεταφοράς. Σε περίπτωση όπου οι διαφορές των δομών τιμολόγησης ή των μηχανισμών εξισορρόπησης παρεμποδίζουν το εμπόριο μεταξύ δικτύων μεταφοράς και, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 41 παράγραφος 6 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ, 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 14

##### Υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών που αφορούν διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς

1. Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς:
  - α) μεριμνούν για την παροχή υπηρεσιών χωρίς διακρίσεις σε όλους τους χρήστες του δικτύου·
  - β) παρέχουν αμετάβλητες και διακοπτόμενες υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών. Η τιμή της διακοπτόμενης δυναμικότητας αντιστοιχεί στην πιθανότητα διακοπής· και
  - γ) προσφέρουν στους χρήστες των δικτύων μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες υπηρεσίες.

Σε ό,τι αφορά το στοιχείο α) του πρώτου εδαφίου, όταν διαχειριστής δικτύου μεταφοράς παρέχει την ίδια υπηρεσία σε 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 41 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ.

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 13 παράγραφος 1.

3. 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 πρέπει να συνιστούν αδικαιολόγητους φραγμούς στην είσοδο στην αγορά και πρέπει να μην συνεπάγονται διακρίσεις, να είναι διαφανείς και αναλογικές.

#### Άρθρο 15

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

1. Οι διαχειριστές συστημάτων ΥΦΑ και αποθήκευσης:
  - α) προσφέρουν υπηρεσίες χωρίς διακρίσεις σε όλους τους χρήστες δικτύου οι οποίες ανταποκρίνονται στη ζήτηση της αγοράς· ειδικότερα, όταν διαχειριστής συστήματος ΥΦΑ ή 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· και
  - 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 ΥΦΑ ή εγκατάστασης αποθήκευσης, υπό την προϋπόθεση της παρακολούθησης αυτής της δημοσιοποίησης από την εθνική ρυθμιστική αρχή.
2. Οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης:
  - α) παρέχουν αμετάβλητες και διακοπτόμενες υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών υπό την προϋπόθεση ότι η τιμή της διακοπτόμενης δυναμικότητας αντιστοιχεί στην πιθανότητα διακοπής·
  - β) προσφέρουν στους χρήστες εγκατάστασης αποθήκευσης μακροχρόνιες και βραχυχρόνιες υπηρεσίες· και
  - γ) προσφέρουν στους χρήστες εγκατάστασης υπηρεσίες χώρου αποθήκευσης, ικανότητας απόληψης 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 με εγκαταστάσεις αποθήκευσης και ΥΦΑ.

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 επιτρέπουν σε χρήστες μικρότερου χώρου αποθήκευσης να αποκτούν πρόσβαση σε υπηρεσίες αποθήκευσης.

#### Άρθρο 16

##### **Αρχές για τους μηχανισμούς κατανομής δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης συμφόρησης που αφορούν τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς**

1. Η μέγιστη δυναμικότητα σε όλα τα σχετικά σημεία που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 3 διατίθεται στους φορείς της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη την ακεραιότητα και την αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου.

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

α) παρέχουν οικονομικά μηνύματα κατάλληλα για αποτελεσματική και μέγιστη αξιοποίηση της δυναμικότητας, διευκολύνουν τις επενδύσεις σε νέα υποδομή και διευκολύνουν τις διασυνοριακές ανταλλαγές φυσικού αερίου·

β) είναι συμβατοί με τους μηχανισμούς της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των αγορών άμεσης παράδοσης (spot) και των κόμβων διαπραγμάτευσης, και ταυτόχρονα είναι ευέλικτοι και ικανοί να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς· και

γ) είναι συμβατοί με τα συστήματα πρόσβασης στο δίκτυο των κρατών μελών.

3. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς εφαρμόζουν και δημοσιεύουν μη διακριτικές και διαφανείς διαδικασίες διαχείρισης της συμφόρησης οι οποίες διευκολύνουν τις διασυνοριακές ανταλλαγές φυσικού αερίου επί βάσεως που δεν συνεπάγεται διακρίσεις και οι οποίες βασίζονται στις ακόλουθες αρχές:

α) σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης, ο διαχειριστής συστήματος μεταφοράς προσφέρει αναξιόποιτη 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 αναξιόποιτη συμβατική τους δυναμικότητα στη δευτερογενή αγορά έχουν τη δυνατότητα να το πράξουν.

Όσον αφορά το σημείο β) του πρώτου εδαφίου, τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν από τους χρήστες του δικτύου κοινοποίηση ή ενημέρωση του διαχειριστή δικτύου μεταφοράς.

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

5. 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 και λαμβάνουν υπόψη την ασφάλεια του εφοδιασμού.

#### Άρθρο 17

##### **Αρχές που διέπουν τους μηχανισμούς καταμερισμού δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης συμφόρησης όσον αφορά τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης και 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 καταμερισμού 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· και

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 πρέπει να προσφέρει αναξιόποιτη δυναμικότητα ΥΦΑ και αποθήκευσης στην πρωτογενή αγορά χωρίς καυστήρηση· 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 πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να το κάνουν.

#### Άρθρο 18

##### **Απαιτήσεις διαφάνειας που αφορούν διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς**

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

6. 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. Η εθνική ρυθμιστική αρχή εξασφαλίζει ότι όλες οι ως άνω πληροφορίες δημοσιοποιούνται. 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.

Οι οικείοι συμμετέχοντες στην αγορά διαβιβάζουν στους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς τα δεδομένα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο.

#### Άρθρο 19

##### 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, ποσοτικά σαφή και ευκόλως προσβάσιμο τρόπο, που δεν συνεπάγεται διακρίσεις.

4. Όλοι οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης και ΥΦΑ δημοσιεύουν την ποσότητα αερίου σε κάθε εγκατάσταση αποθήκευσης ή ΥΦΑ, ή ομάδα εγκαταστάσεων αποθήκευσης εάν τούτο αντιστοιχεί προς τον τρόπο με τον οποίο προσφέρεται πρόσβαση στους χρήστες του συστήματος, 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.

Σε περιπτώσεις όπου ένας χρήστης συστήματος αποθήκευσης είναι ο μόνος χρήστης μιας εγκατάστασης αποθήκευσης, ο εν λόγω χρήστης μπορεί να υποβάλει στην εθνική ρυθμιστική αρχή αιτιολογημένη αίτηση για εμπιστευτική μεταχείριση των πληροφοριών στις οποίες αναφέρεται το πρώτο εδάφιο. Εφόσον η εθνική ρυθμιστική αρχή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το αίτημα είναι δικαιολογημένο, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την ανάγκη ισορροπίας μεταξύ του συμφέροντος νόμιμης προστασίας των επαγγελματικών μυστικών, η δημοσιοποίηση των οποίων θα μπορούσε να επιδράσει αρνητικά στην όλη εμπορική στρατηγική του χρήστη του συστήματος αποθήκευσης, και του στόχου της δημιουργίας ανταγωνιστικής εσωτερικής αγοράς αερίου, μπορεί να επιτρέψει στον χρήστη του συστήματος αποθήκευσης να μη δημοσιοποιήσει τα προβλεπόμενα στο πρώτο εδάφιο στοιχεία, επί έναν χρόνο κατ' ανώτατο όριο.

Το δεύτερο εδάφιο εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη των υποχρεώσεων κοινοποίησης και δημοσιοποίησης του διαχειριστή του συστήματος μεταφοράς που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, εκτός εάν τα συγκεντρωτικά στοιχεία ταυτίζονται με τα στοιχεία του συγκεκριμένου συστήματος αποθήκευσης των οποίων η εθνική ρυθμιστική αρχή ενέκρινε τη μη δημοσιοποίηση.

5. Για να εξασφαλίζεται η διαφανής, αντικειμενική και αμερόληπτη τιμολόγηση και να διευκολύνεται η αποτελεσματική χρήση της υποδομής, οι διαχειριστές ΥΦΑ και εγκαταστάσεων αποθήκευσης ή οι σχετικές ρυθμιστικές αρχές δημοσιοποιούν επαρκώς λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την τιμολογιακή διαμόρφωση, τη μεθοδολογία και τη δομή τιμολογήσεων για την υποδομή που υπάγεται σε ρυθμίσεις πρόσβασης από τρίτους.

#### Άρθρο 20

##### Τήρηση αρχείων από διαχειριστές συστημάτων

Οι διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς, οι διαχειριστές συστημάτων αποθήκευσης και οι διαχειριστές συστημάτων ΥΦΑ διατηρούν επί πέντε έτη στη διάθεση των εθνικών αρχών, συμπεριλαμβανομένης της εθνικής ρυθμιστικής αρχής, της εθνικής αρχής ανταγωνισμού και της Επιτροπής, όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στα άρθρα 18 και 19 και στο μέρος 3 του Παραρτήματος I.

#### Άρθρο 21

##### Κανόνες εξισορρόπησης και τέλη διαταραχής ισορροπίας

1. Οι κανόνες εξισορρόπησης συγκροτούνται κατά δικαιο 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. Οι κανόνες εξισορρόπησης βασίζονται στην αγορά.

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 πληροφορίες της παρούσας παραγράφου παρέχονται ατελώς.

3. Τα τέλη διαταραχής ισορροπίας αντιπροσωπεύουν στον 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 διασαυρούμενη 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. 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 22

### 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 κατά τρόπο διαφανή ο οποίος δεν εισάγει διακρίσεις. 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.

#### Άρθρο 23

### Κατευθυντήριες γραμμές

1. Εφόσον ενδείκνυται, καθορίζονται με κατευθυντήριες γραμμές για τον ελάχιστο βαθμό εναρμόνισης που απαιτείται για να επιτευχθεί ο σκοπός του παρόντος κανονισμού:

- a) 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 14 και 15·
- β) οι λεπτομέρειες σχετικά με τις αρχές που διέπουν τους μηχανισμούς καταμερισμού δυναμικότητας και την εφαρμογή των διαδικασιών διαχείρισης συμφορήσεων σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης, σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 17·
- 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 18 και 19·
- δ) οι λεπτομέρειες σχετικά με τη μέθοδο τιμολόγησης για το διασυνοριακό εμπόριο φυσικού αερίου, σύμφωνα με το άρθρο 13· και

ε) οι λεπτομέρειες σχετικά με τα θέματα που απαριθμούνται στο άρθρο 8 παράγραφος 6.

Προς τούτο, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τον Οργανισμό και το ΕΔΔΣΜ Αερίου.

2. Κατευθυντήριες γραμμές για τα θέματα που απαριθμούνται στα στοιχεία α), β) και γ) της παραγράφου 1 όσον αφορά τους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς ορίζονται στο Παράρτημα Ι.

Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές στα θέματα που απαριθμούνται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και να τροποποιεί τις κατευθυντήριες γραμμές που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ) αυτής. Τα εν λόγω μέτρα, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς του, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 2.

3. Η εφαρμογή και η τροποποίηση των κατευθυντήριων γραμμών που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος άρθρου αντανακλούν 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 φυσικού αερίου, οι οποίες στη συνέχεια μπορούν να εφαρμόζονται υπό το πρίσμα των διαφορών μεταξύ των εθνικών δικτύων αερίου.

#### Άρθρο 24

### Ρυθμιστικές αρχές

Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους με βάση τον παρόντα κανονισμό, οι ρυθμιστικές αρχές εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και με τις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 23.

Συnergάζονται, οσάκις ενδείκνυται, μεταξύ τους και με την Επιτροπή και τον Οργανισμό, σύμφωνα με το κεφάλαιο VIII της οδηγίας 2009/73/ΕΚ.

#### Άρθρο 25

### 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 23.

Η Επιτροπή καθορίζει εύλογη προθεσμία εντός της οποίας πρέπει να υποβάλλονται οι πληροφορίες, λαμβάνοντας υπόψη την πολυπλοκότητα των πληροφοριών και το πόσο επειγόντως ζητούνται οι πληροφορίες.

#### Άρθρο 26

### 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 διατάξεις λεπτομερέστερες από εκείνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό ή στις κατευθυντήριες γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 23.

## Άρθρο 27

**Κυρώσεις**

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν τους κανόνες που διέπουν τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παράβασης 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 στην Επιτροπή, έως την 1η Ιουλίου 2006, τους κανόνες που αντιστοιχούν στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 και της κοινοποιούν επίσης αμελλητί οιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίησή τους. Κοινοποιούν στην Επιτροπή τους κανόνες που δεν αντιστοιχούν σε διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 έως τις 3 Σεπτεμβρίου 2009 και της κοινοποιούν αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

2. Οι κυρώσεις που προβλέπονται με βάση την παράγραφο 1 δεν έχουν ποινικό χαρακτήρα.

## Άρθρο 28

**Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συνιστάται με βάση το άρθρο 51 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ.

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

## Άρθρο 29

**Υποβολή εκθέσεων από την Επιτροπή**

Η Επιτροπή παρακολουθεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Στην έκθεσή της που υποβάλλει βάσει του άρθρου 52 παράγραφος 6 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ, η Επιτροπή αναφέρει επίσης σχετικά με την πείρα 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 συμβάλει αφενός στις επιλογές των καταναλωτών σε μια ομαλά λειτουργούσα εσωτερική αγορά και αφετέρου στην μακροπρόθεσμη ασφάλεια εφοδιασμού. Εάν κρίνεται αναγκαίο, η έκθεση συνοδεύεται από τις κατάλληλες προτάσεις ή/και συστάσεις.

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

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

## Άρθρο 30

**Παρεκκλίσεις και εξαιρέσεις**

Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για:

- α) τα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου που βρίσκονται στα κράτη μέλη καθ' όσον χρόνο ισχύουν οι παρεκκλίσεις που έχουν χορηγηθεί δυνάμει του άρθρου 49 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ·
- β) τις σημαντικές νέες υποδομές, δηλαδή τις διασυνδέσεις, 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 36 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ, οι οποίες εξαιρούνται από τις διατάξεις των άρθρων 9, 14, 32, 33, 34 ή του άρθρου 41 παράγραφοι 6, 8 και 10 της εν λόγω οδηγίας, εφόσον εξαιρούνται από τις διατάξεις που αναφέρονται στο παρόν εδάφιο, εκτός της παραγράφου 4 του άρθρου 19 του παρόντος κανονισμού· ή
- γ) τα δίκτυα μεταφοράς φυσικού αερίου για τα οποία έχουν χορηγηθεί παρεκκλίσεις δυνάμει του άρθρου 48 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ (για κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά φυσικού αερίου).

Όσον αφορά το σημείο α) του πρώτου εδαφίου, τα κράτη μέλη στα οποία έχουν χορηγηθεί παρεκκλίσεις δυνάμει του άρθρου 49 της οδηγίας 2009/73/ΕΚ 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.

## Άρθρο 31

**Κατάργηση**

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1775/2005 καταργείται από τις 3 Μαρτίου 2011. Οι αναφορές στον καταργούμενο κανονισμό νοούνται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που περιέχεται στο Παράρτημα II.

## Άρθρο 32

**Έναρξη ισχύος**

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

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από τις 3 Σεπτεμβρίου 2009.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος  
E. ERLANDSSON

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

1. **Υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών που αφορούν διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς**
  1. Οι διαχειριστές δικτύων μεταφοράς παρέχουν αμετάβλητες και διακοπτόμενες υπηρεσίες μέχρι ελάχιστης περιόδου μίας 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 κώδικες δικτύου και εναρμονισμένες συμβάσεις μετά 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 μέχρι την 1η Ιουλίου 2006, παρέχουν ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης και επιβεβαίωσης δυναμικότητας μέσω δικτύου και διαδικασίες ορισμού και επανορισμού, μετά 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 τον 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 μία 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 τους μηχανισμούς καταμερισμού δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης της συμφόρησης και που αφορούν διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς και την εφαρμογή τους σε περίπτωση συμβατικής συμφόρησης**
  - 2.1. **Αρχές που διέπουν τους μηχανισμούς καταμερισμού δυναμικότητας και τις διαδικασίες διαχείρισης της συμφόρησης και που αφορούν διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς**
    1. Οι μηχανισμοί 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. Οι ανωτέρω μηχανισμοί και 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 διατεθείσα 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·
- β) τους διάφορους τύπους των συμβάσεων μεταφοράς που διατίθενται για τις υπηρεσίες αυτές και, όπου ισχύει, τον κώδικα του δικτύου και/ή 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 και/ή υποδομές αερίου, όπως υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και την υποδομή που απαιτείται για την παροχή βοηθητικών υπηρεσιών, όπως καθορίζονται στο άρθρο 2, σημείο 14 της οδηγίας 2009/73/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 σημεία α) έως θ).

### 3.2. Ορισμός όλων των σχετικών σημείων για τις απαιτήσεις διαφάνειας

Τα σχετικά σημεία περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

- 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 υδροποιημένου φυσικού αερίου·
- ε) όλα τα σημαντικά σημεία εντός του δικτύου δεδομένου διαχειριστή δικτύου μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των σημείων σύνδεσης με κόμβους αερίου· Όλα τα σημεία θεωρούνται σημαντικά όταν, 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 2009/73/EK.

### 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 μέχρι 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 10 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 τα σημεία 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, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2006.
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1775/2005	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
—	Άρθρο 3
—	Άρθρο 4
—	Άρθρο 5
—	Άρθρο 6
—	Άρθρο 7
—	Άρθρο 8
—	Άρθρο 9
—	Άρθρο 10
—	Άρθρο 11
—	Άρθρο 12
Άρθρο 3	Άρθρο 13
Άρθρο 4	Άρθρο 14
—	Άρθρο 15
Άρθρο 5	Άρθρο 16
—	Άρθρο 17
Άρθρο 6	Άρθρο 18
—	Άρθρο 19
—	Άρθρο 20
Άρθρο 7	Άρθρο 21
Άρθρο 8	Άρθρο 22
Άρθρο 9	Άρθρο 23
Άρθρο 10	Άρθρο 24
Άρθρο 11	Άρθρο 25
Άρθρο 12	Άρθρο 26
Άρθρο 13	Άρθρο 27
Άρθρο 14	Άρθρο 28
Άρθρο 15	Άρθρο 29
Άρθρο 16	Άρθρο 30
—	Άρθρο 31
Άρθρο 17	Άρθρο 32
Παράρτημα	Παράρτημα Ι