



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 10.12.2003
COM(2003) 743 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Ενεργειακή Υποδομή και Ασφάλεια Εφοδιασμού

{COM(2003) 739, 740, 741, 742}

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	ΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΖΩΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	3
2.	ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΕΙ ΑΣΦΑΛΗΣ, ΒΙΩΣΙΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 3	
3.	ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ	6
3.1	Εισαγωγή.....	6
3.2	Ασφάλεια και αξιοπιστία των συστημάτων	6
3.3	Αποκομίζοντας τα πλήρη πλεονεκτήματα της εσωτερικής αγοράς.....	11
3.4	Προτεινόμενες συγκεκριμένες δράσεις.....	13
4.	ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΑΕΡΙΟΥ	15
4.1	Εισαγωγή.....	15
4.2	Μέτρα υποστήριξης της ασφάλειας του εφοδιασμού με αέριο.....	16
4.3	Μέτρα ανάπτυξης της εσωτερικής αγοράς αερίου.....	17
4.4	Μέτρα βελτίωσης του δικτύου μεταφοράς αερίου.....	19
5.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	20
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 Ανασκόπηση της προόδου και των δράσεων από την Ανακοίνωση για την ενεργειακή υποδομή το 2001		21
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 Ενθάρρυνση Νέων Υποδομών Ηλεκτρισμού.....		24

1. ΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΖΩΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η Ευρώπη χρειάζεται μια ενεργειακή βιομηχανία που να είναι αξιόπιστη από πλευράς ασφάλειας και συνέχειας του εφοδιασμού, βιώσιμη από πλευράς περιβαλλοντικών επιδόσεων, και ανταγωνιστική, που να εξασφαλίζει αποτελεσματική εξυπηρέτηση των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων και να συμβάλλει με τον τρόπο αυτόν στην ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Οικονομίας και στην ποιότητα ζωής των πολιτών της.

Όσον αφορά τον τελευταίο στόχο, ο τομέας της ενέργειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης υφίσταται ήδη ριζικές αλλαγές. Οι πρώτες οδηγίες ηλεκτρισμού και αερίου¹ έχουν ήδη καταργήσει την αρχή του μονοπωλιακού προμηθευτή και επέτρεψαν στους μεγάλους χρήστες να επιλέξουν τους προμηθευτές τους για τον ηλεκτρισμό και το αέριο. Πολλά κράτη μέλη ανταποκρίθηκαν στην πρωτοβουλία αυτή συγκροτώντας γρήγορα μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά. Με την έναρξη ισχύος των νέων οδηγιών για το αέριο και τον ηλεκτρισμό², όλα τα κράτη μέλη θα έχουν, μέσα στο 2004, επεκτείνει τον ανταγωνισμό εκτός του οικιακού τομέα και θα κάνουν το τελευταίο βήμα προς το πλήρες άνοιγμα της αγοράς το αργότερο μέχρι το 2007.

Επιπλέον, η εσωτερική αγορά, θα πρέπει να συμβάλει στον βασικό στόχο του βιώσιμου ανταγωνισμού. Αυτό συνδέεται πάνω απ' όλα με τις περιβαλλοντικές δεσμεύσεις της ΕΕ να ελέγξει την εκπομπή αερίων θερμοκηπίου και άλλων. Ειδικότερα, με το πρωτόκολλο του Κιότο, η ΕΕ αυτοδεσμεύτηκε να περιορίζει μέχρι το 2008-2012 τις εκπομπές των έξι αερίων του Κιότο κατά 8% κάτω από το επίπεδο τους του 1990. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η συμμόρφωση με το πρωτόκολλο του Κιότο, καθοριστική σημασία έχει η εφαρμογή από τα κράτη μέλη αυστηρότερων μέτρων και πολιτικών. Αυτό περιλαμβάνει την πρωτοβουλία μείωσης των εκπομπών από τον τομέα ηλεκτροπαραγωγής, τον περιορισμό της αύξησης της ζήτησης μέσω ενεργειακής απόδοσης και την εισαγωγή κοινών κανόνων για την φορολογία των ενεργειακών προϊόντων.

Τέλος, θα πρέπει να εξασφαλισθεί πως η εσωτερική αγορά ενέργειας αναπτύσσεται κατά τρόπο που να παρέχει τα υψηλότερα δυνατά πρότυπα ασφάλειας εφοδιασμού για τους Ευρωπαίους πολίτες και την βιομηχανία. Αυτό έχει δύο στοιχεία: την ασφάλεια των συστημάτων και την εξασφάλιση επαρκών ποσοτήτων αερίου και ηλεκτρισμού τόσο μεσο-όσο και μακρο- πρόθεσμα.

2. ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΕΙ ΑΣΦΑΛΗΣ, ΒΙΩΣΙΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ

Το ζήτημα των μέτρων που απαιτούνται προκειμένου να υλοποιηθούν οι ενεργειακοί στόχοι της Κοινότητας έχει ήδη εξετασθεί σε προηγούμενες ανακοινώσεις της Επιτροπής. Ειδικότερα, η Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής για την ασφάλεια του εφοδιασμού³ επέστησε την προσοχή σε ορισμένα θέματα ζωτικής σημασίας για την ενεργειακή βιομηχανία κατά τα επόμενα 20-30 έτη. Χαρακτηριστικά ζωτικής σημασίας είναι η αυξανόμενη εξάρτηση της ΕΕ από εισαγόμενη ενέργεια, η αυξανόμενη σημασία του φυσικού αερίου ως πηγή τροφοδοσίας

¹ 96/92/ΕΚ και 98/30/ΕΚ.

² 2003/54 και 55 και κανονισμός 1228/2003.

³ COM(2000) 769 τελικό: 29 Νοεμβρίου 2000.

και το ύψος των απαιτούμενων επενδύσεων για υποδομές. Η συζήτηση που άρχισε με αφορμή την Πράσινη Βίβλο, υπογράμμισε επίσης την ανάγκη στρατηγικής που να στηρίζεται στην διαχείριση της ζήτησης και την αναγκαιότητα ανταγωνιστικών αγορών και αποτελεσματικού ανταγωνισμού, ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής οικονομίας και καλύτερης αξιοποίησης των υφιστάμενων διασυνοριακών δυναμικοτήτων. Οι εισηγήσεις που υποβλήθηκαν στα πλαίσια της Πράσινης Βίβλου της Επιτροπής για την ασφάλεια του εφοδιασμού συνέβαλαν σημαντικά στην διαμόρφωση της ενεργειακής στρατηγικής της Επιτροπής και του σχετικού πακέτου μέτρων⁴ που ακολούθησαν την Πράσινη Βίβλο. Για παράδειγμα, η πρότασή της περί συντονισμένων μέτρων για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού⁵ εκδόθηκε στις 11 Σεπτεμβρίου 2002 και καλύπτει τα αποθέματα πετρελαίου και αερίου.

Παρομοίως, η Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ευρωπαϊκή ενεργειακή υποδομή του Δεκεμβρίου 2001⁶ εξέτασε για πρώτη φορά τον ζωτικό ρόλο των επενδύσεων αυτών για την στήριξη της ανάπτυξης της εσωτερικής αγοράς. Η Σύνοδος Κορυφής της Βαρκελώνης, τον Μάρτιο του 2002, χαιρέτισε το έγγραφο αυτό και ενέκρινε ιδιαίτερα τον στόχο που προβλέπει τα κράτη μέλη να διαθέτουν επίπεδο διασύνδεσης ηλεκτρισμού ισοδύναμο με τουλάχιστον το 10% της εγκατεστημένης δυναμικότητας παραγωγής μέχρι το 2005⁷. Οι 13 δράσεις που προτείνονται στην πρώτη ανακοίνωση βρίσκονται στο στάδιο της ολοκλήρωσης ή έχουν ήδη ολοκληρωθεί⁸. Παράλληλα με την έκδοση των νέων οδηγιών και του κανονισμού, τον Ιούλιο του 2003, άλλες δράσεις που έχουν ολοκληρωθεί συμπεριλαμβάνουν μια συμφωνία για την κατάργηση των δασμών των διασυνοριακών ανταλλαγών ηλεκτρισμού, τη δημοσίευση της διασυνοριακής δυναμικότητας αερίου και μίαν αρχική αναθεώρηση των προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας που εκδόθηκε τον Ιούνιο του 2003. Άλλες δράσεις, όπως η εφαρμογή των συμφωνηθέντων κατευθυντήριων οδηγιών για τη διαχείριση της συμφόρησης είναι ακόμη σε εξέλιξη και θα ολοκληρωθούν στα πλαίσια των δυο νέων οδηγιών και του κανονισμού για τις διασυνοριακές ανταλλαγές ηλεκτρισμού.

Πρόσφατα η Επιτροπή εξέδωσε επίσης μίαν ανακοίνωση σχετικά με την ανάπτυξη ενεργειακής πολιτικής για τη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση, τις γειτονικές της χώρες και τις χώρες εταίρους⁹. Η ανακοίνωση αυτή διαπραγματεύεται θέματα που αφορούν την επέκταση της εσωτερικής αγοράς ηλεκτρισμού και αερίου στις γειτονικές χώρες και την εξασφάλιση του εφοδιασμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αέριο.

Αυτή η ευρεία διαβούλευση απέδειξε την ανάγκη περαιτέρω μέτρων σε κοινοτικό επίπεδο, για την εξασφάλιση ιδίως σταθερού πλαισίου προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις. Αυτό αφορά όλους τους στόχους της Κοινότητας ανεξάρτητα αν σχετίζονται με την ασφάλεια του εφοδιασμού, την αειφορία ή την εσωτερική αγορά. Τα μέτρα αυτά είναι δυνατόν να συνοψισθούν ως εξής:

⁴ Βλ. τη συμπληρωματική ανακοίνωση «Τελική έκθεση για την Πράσινη Βίβλο "Ευρωπαϊκή στρατηγική ασφάλειας ενεργειακού εφοδιασμού" COM(2002) 321, Βρυξέλλες, 26.6.2002. Οι ιστοσελίδες σχετικά με την Πράσινη Βίβλο βρίσκονται στη διεύθυνση:
http://europa.eu.int/comm/energy_transport/el/lpi_lv_el1.html.

⁵ COM(2002) 488 τελικό.

⁶ COM(2001) 775.

⁷ Συμπεράσματα της Προεδρίας, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Βαρκελώνης 15-16 Μαρτίου 2002, σ. 15, 16/3/2002 αριθ. 100/1/02.

⁸ Για λεπτομέρειες βλέπε Παράρτημα 1.

⁹ COM(2003) 262 τελικό: 26 Μαΐου 2003.

Κατ' αρχάς μετά την εισαγωγή της ανταγωνιστικής αγοράς, υπάρχει σαφής ανάγκη κανονιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτρισμού χονδρικής, που θα εξασφαλίσει την συνεχή εξισορρόπηση μεταξύ προφοράς και ζήτησης, συμπεριλαμβανομένης τόσο της διαχείρισης της ζήτησης όσο και τις απαιτούμενες επενδύσεις για ηλεκτροπαραγωγή μέσω της σύνδεσής της με τα μηνύματα που στέλνουν στην αγορά οι τιμές. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέτρα για τον έλεγχο της αύξησης της ζήτησης θα πρέπει να βρίσκονται στο επίκεντρο της κοινοτικής προσέγγισης στον τομέα αυτόν. Η διαχείριση της ζήτησης είναι φθηνότερη και ταυτόχρονα λειτουργεί ταχύτερα από ό,τι για παράδειγμα οι προσπάθειες για συνεχή αύξηση της δυναμικότητας παραγωγής με βάση τις προεκτάσεις που στηρίζονται στη σημερινή κατάσταση. Ωστόσο, θα απαιτηθούν κάποιες νέες επενδύσεις απλώς για να ανανεωθούν εγκαταστάσεις ηλεκτροπαραγωγής που έχουν φθάσει στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Μεγάλο μέρος αυτών των επενδύσεων αναμένεται να προέλθει από τις ανανεώσιμες και από τη κατανεμημένη συμπαραγωγή ηλεκτρισμού-θερμότητας μικρής κλίμακας. Η ασφάλεια του εφοδιασμού απαιτεί επίσης να διατηρηθούν οι επενδύσεις για τα δίκτυα μεταφοράς εντός της ΕΕ και για τη μεταφορά αερίου σε μεγάλες αποστάσεις. Αυτό απαιτεί πάνω απ' όλα, σταθερό και συνεπές νομοθετικό πλαίσιο και εξορθολογισμένες διαδικασίες για την έγκριση νέων έργων.

Δεύτερον, όσον αφορά τους περιβαλλοντικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπάρχουν επίσης νέες προκλήσεις που σχετίζονται με τις υποδομές. Προκειμένου να επιτευχθούν για παράδειγμα οι στόχοι σχετικά με τις ανανεώσιμες πηγές, χρησιμοποιούνται σειρά μέτρων που περιλαμβάνουν φορολογικά και άλλα οικονομικά μέτρα βελτίωσης της αποδοτικότητας των εγκαταστάσεων, τη μείωση των εκπομπών, την αύξηση της χρήσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τη διαχείριση της ζήτησης. Ωστόσο, η επαρκής ενεργειακή υποδομή αποτελεί ζωτική απαίτηση όσον αφορά την υλοποίηση πολλών από τα μέτρα αυτά. Αυτό αληθεύει ιδιαίτερα σε σχέση με τα αιολικά πάρκα που βρίσκονται τώρα σε υπεράκτιες τοποθεσίες και για τη κατανεμημένη ηλεκτροπαραγωγή. Υφίσταται συνεπώς άμεση ανάγκη κατάλληλης ενίσχυσης της δυναμικότητας μεταφοράς και διανομής προκειμένου να υποστηριχθούν οι τεχνολογίες των ανανεώσιμων πηγών και των χαμηλών εκπομπών. Χωρίς νέες υποδομές, ορισμένες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας δεν θα είναι σε θέση να επιδράσουν αναλόγως στην τροφοδοσία της εσωτερικής αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να τονιστεί ότι σημαντική υποστήριξη επίσης χρειάζεται να δοθεί στην ανάπτυξη του Υδρογόνου, το οποίο ως καύσιμο του μέλλοντος θα μπορούσε να συνεισφέρει σημαντικά στην ασφάλεια εφοδιασμού, στη μείωση των εκπομπών θερμοκηπίου καθώς και στη βελτίωση του περιβάλλοντος σε τοπικό επίπεδο.

Τέλος, χωρίς περαιτέρω διασυνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών για ηλεκτρισμό και καλύτερη χρήση των υφιστάμενων υποδομών για το αέριο, η λειτουργία του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά θα περιορισθεί. Για παράδειγμα, σε ορισμένες χώρες της ΕΕ, ανέκυψε σε εθνικό επίπεδο η τάση να μην δημιουργείται αποτελεσματικός ανταγωνισμός αλλά να μειώνεται ο ανταγωνισμός μέσω συγχωνεύσεων, τόσο οριζόντιων όσο και κάθετων. Η τάση αυτή προς ενοποίηση δεν συνοδεύτηκε από τα απαραίτητα μέτρα που θα εξασφάλιζαν το γεγονός πως οι σχετικές αγορές ενσωματώθηκαν πλήρως με την ευρύτερη ευρωπαϊκή αγορά μέσω της κατασκευής επιπλέον δυναμικότητας διασύνδεσης. Αν δεν συμβεί κάτι τέτοιο, οι πελάτες θα παραμείνουν δεσμευμένοι στην πράξη, ακόμη και αν στη θεωρία διαθέτουν επιλογή μεταξύ των προμηθευτών. Κατά συνέπεια, ένα υψηλότερο επίπεδο διασύνδεσης μεταξύ των κρατών μελών θα συντελέσει στην ανάπτυξη ανταγωνιστικής εσωτερικής αγοράς, γεγονός που αποτελεί προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ταυτόχρονα, με δεδομένη τη σπουδαιότητα της κατασκευής νέων ηλεκτρικών διασυνδέσεων, έχει ιδιαίτερη σημασία το γεγονός ότι δεν έχει σημειωθεί επαρκής πρόοδος για την επίτευξη του στόχου διασύνδεσης κατά 10%. Αναγνωρίζεται επίσης ότι ακόμη και ο στόχος αυτός πιθανώς να είναι πολύ

χαμηλός σε μερικά κράτη μέλη ή περιοχές της Κοινότητας, στις οποίες τα πολύ υψηλά μερίδια αγοράς που κατέχουν μια ή πολύ λίγες εταιρείες σημαίνουν την ύπαρξη φραγμών στην είσοδο στην εγχώρια αγορά ηλεκτροπαραγωγής.

Με την προσχώρηση δέκα νέων κρατών μελών και τη συνεχή ανάπτυξη των ενεργειακών σχέσεων της ΕΕ με τις γειτονικές χώρες, η ανάγκη για ένα σταθερό κανονιστικό πλαίσιο, που θα υποστηρίξει τις αναγκαίες επενδύσεις, αποτελεί τώρα υψηλή προτεραιότητα για την Κοινότητα.

3. ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ

3.1 Εισαγωγή

Η πετυχημένη βιομηχανία ηλεκτρισμού οφείλει να εξασφαλίζει συνεχή ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση ηλεκτρισμού ενώ ταυτόχρονα επιτρέπει τον ανταγωνισμό ανάμεσα στις διάφορες εταιρείες παραγωγής και τους προμηθευτές. Εκτός των μέτρων ανοίγματος της αγοράς που ισχύουν ήδη, κεντρικό ρόλο για την επίτευξη των στόχων αυτών παίζουν τα κατάλληλα κίνητρα για επενδύσεις, τόσο σε δίκτυα μεταφοράς και διανομής όσο και για τη διαχείριση της ζήτησης και/ή την ηλεκτροπαραγωγή. Χωρίς τέτοιες επενδύσεις οι μεταρρυθμίσεις στον τομέα του ηλεκτρισμού δεν θα πετύχουν, ενώ θα υπάρχει ένας συνεχώς αυξανόμενος κίνδυνος διακοπών, εάν επιτραπεί η αύξηση της ζήτησης ηλεκτρισμού με τους σημερινούς ρυθμούς και αυξηθεί η πίεση που εξασκείται στα δίκτυα.

3.2 Ασφάλεια και αξιοπιστία των συστημάτων

Παρά τις διάφορες διακοπές της τροφοδοσίας που σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια του 2003, φαίνεται γενικά πως το Ευρωπαϊκό σύστημα ηλεκτρισμού δεν έχει το ίδιο επίπεδο συστηματικών αστοχιών όπως αυτό των ΗΠΑ. Υφίσταται ιδίως σαφής καταμερισμός αρμοδιοτήτων, υπάρχει μεγαλύτερη ενοποίηση από πλευράς οργάνωσης και νομοθεσίας καθώς και υψηλότερος βαθμός συνεργασίας μεταξύ των οργανισμών εκμετάλλευσης των δικτύων. Δίδεται επίσης μεγαλύτερη έμφαση στην διαχείριση της ζήτησης ηλεκτρισμού γεγονός που μειώνει την πιθανότητα τέτοιων συμβάντων. Ωστόσο τα ζωτικά διδάγματα που εξάγονται από τέτοια συμβάντα και τα οποία είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ότι:

- Ο συντονισμός μεταξύ των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς των διάφορων κρατών μελών και γειτονικών χωρών πρέπει να ενισχυθεί. Η έλλειψη συντονισμού απέτέλεσε παράγοντα ζωτικής σημασίας τόσο για την διακοπή ρεύματος στην Ιταλία τον Σεπτέμβριο 2003 όσο και για το περιστατικό που σημειώθηκε στις βορειο-ανατολικές ΗΠΑ.
- Το ζήτημα της ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης δεν είναι δυνατόν να αγνοηθεί. Παρόλο που δεν σημειώθηκαν διακοπές λόγω ζητημάτων προσφοράς-ζήτησης, τα ακραία καιρικά φαινόμενα τόσο τον χειμώνα όσο και το καλοκαίρι οδήγησαν στην λήψη κάποιων μέτρων έκτακτης ανάγκης. Στα πλαίσια αυτά είναι σαφές πως η αύξηση της ζήτησης θα πρέπει να ελεγχθεί αφού αυτός είναι και ο κύριος λόγος της αυξημένης καταπόνησης στο υφιστάμενο δίκτυο.
- Απαραίτητη συνιστώσα της ασφάλειας εφοδιασμού είναι επίσης η επαρκής δυναμικότητα μεταφοράς.

Αυτοί οι τρεις παράγοντες εξασφάλισης του εφοδιασμού με ηλεκτρική ενέργεια αναπτύσσονται στις παρακάτω παραγράφους λεπτομερέστερα. Ωστόσο αξίζει να σημειωθεί πως παρόλο που τα προβλήματα αυτά αντιμετωπίζονται κατά κάποιο τρόπο στο επίπεδο των κρατών μελών, η αντιμετώπιση αυτή είναι σποραδική και αντιφατική και αν δεν αναληφθούν περαιτέρω δράσεις τα προβλήματα που παρατηρήθηκαν υπάρχει κίνδυνος πως θα γίνουν πιθανώς συχνότερα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η διαταραχή που προκλήθηκε από τα διάφορα περιστατικά κατά τη διάρκεια του 2003 εντός της ΕΕ αποτελούν ένδειξη των επιπτώσεων τέτοιου είδους γεγονότων.

3.2.1 Κανόνες ασφάλειας και αξιοπιστίας στο επίπεδο της ΕΕ

Η εισαγωγή του ανταγωνισμού, ιδιαίτερα πέρα από τα εθνικά σύνορα, δημιουργεί νέες απαιτήσεις για τα δίκτυα μεταφοράς. Η αύξηση των διασυνοριακών συναλλαγών και οι λιγότερο προβλέψιμες ροές που τείνουν να προκύψουν ως αποτέλεσμα, σημαίνουν ότι έχει ζωτική σημασία να είναι επαρκής όχι μόνον η ίδια η υποδομή αλλά επίσης και οι κανόνες και οι μηχανισμοί που ελέγχουν αυτές τις ροές.

Προς τον σκοπό αυτό, η Ένωση για τον συντονισμό της μεταφοράς ηλεκτρισμού (UCTE) κατόπιν αιτήματος του φόρουμ των ρυθμιστικών αρχών ηλεκτρισμού της Φλωρεντίας, άρχισε να εργάζεται επί του επιχειρησιακού εγχειριδίου που έχει ως στόχο την διατύπωση δεσμευτικών κανόνων ασφάλειας και αξιοπιστίας για το δίκτυο UCTE. Η εργασία αυτή χρησιμεύει κυρίως για τη παγιοποίηση υφιστάμενων επί σειρά ετών συμφωνιών μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης των συστημάτων. Παρόλο που παρόμοια συστήματα υπάρχουν και στις ΗΠΑ, δεν φαίνεται να εφαρμόστηκαν κατά το πρόσφατο συμβάν. Αυτό ενισχύει το αίτημα για δεσμευτικά πρότυπα ασφάλειας στα πλαίσια των οποίων θα πρέπει να γίνονται σεβαστές και να εφαρμόζονται οι αρχές της αμοιβαιότητας.

Στις εργασίες αυτές συμμετείχαν επίσης η Επιτροπή, οι ευρωπαϊκές ρυθμιστικές αρχές, οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς εκτός της περιοχής του UCTE, και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς. Ο κανονισμός για το διασυνοριακό εμπόριο ηλεκτρισμού προβλέπει τη δυνατότητα να συμπεριληφθούν στις κατευθυντήριες οδηγίες για τη διαχείριση των συμφορήσεων, κοινοί κανόνες για ελάχιστα πρότυπα ασφάλειας και λειτουργίας όσον αφορά τη χρήση και λειτουργία του δικτύου. Η Επιτροπή προτίθεται οι μελλοντικές κατευθυντήριες οδηγίες να περιλαμβάνουν βασικούς κανόνες τέτοιου τύπου προκειμένου να στηριχθεί η ανάπτυξη του εγχειριδίου. Ωστόσο είναι σημαντικό επίσης τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν πως οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς συμμορφώνονται με τις λεπτομερείς κατευθυντήριες οδηγίες.

3.2.2 Ισορροπία προσφοράς ζήτησης

Οι διαταραχές της ισορροπίας ανάμεσα στη ζήτηση και την προσφορά είναι δυνατό να δημιουργήσουν μείζονες διαταραχές. Ειδικότερα, ακόμα και μια ελάχιστη διαταραχή της ισορροπίας, είναι δυνατό να οδηγήσει σε γενική διακοπή λόγω αστοχίας μεμονωμένης γραμμής μεταφοράς, η οποία εξαπλώνεται σε άλλα τμήματα του δικτύου. Τέτοιου είδους γεγονότα οφείλονται συνήθως στην απουσία επαρκούς εφεδρικής δυναμικότητας παραγωγής, η οποία απαιτείται για να εξυπηρετηθεί το φορτίο αιχμής και/ή οι ανάγκες για την κάλυψη διακοπών και συντήρησης. Σε ορισμένες χώρες και περιφέρειες η ανάγκη είτε για νέα δυναμικότητα είτε για περιορισμούς στη ζήτηση είναι ήδη προφανής. Η ανεπαρκής παραγωγή συνέβαλε κατά μείζονα τρόπο στην κρίση ηλεκτρισμού της Καλιφόρνια (αν και δεν ήταν η μόνη). Παρομοίως οι σκανδιναβικές χώρες υποχρεώθηκαν να εφαρμόσουν μέτρα διαχείρισης κρίσης σε περιόδους ψυχρού καιρού κατά τη διάρκεια του χειμώνα 2002/2003, καθώς η

ξηρασία προκάλεσε ιστορικά χαμηλά επίπεδα στους ταμειευτήρες. Προκειμένου να αποφύγουν σοβαρότερα περιστατικά, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν σαφή πολιτική, τόσο στην πλευρά της ζήτησης όσο και στην πλευρά της προσφοράς.

Η συμβολή της διαχείρισης της ζήτησης

Ζωτικό δίδαγμα από τα γεγονότα αυτά, όπως ήδη διατυπώθηκε στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής για την ασφάλεια του εφοδιασμού, είναι ότι τα μέτρα ελέγχου της ζήτησης αποτελούν ζωτική συνιστώσα οποιασδήποτε πολιτικής των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλεια εφοδιασμού. Είναι σαφές πως σημαντική μείωση της ζήτησης είναι δυνατό να επιτευχθεί μέσω σχετικά απλών προσπαθειών για την αποφυγή περιττής κατανάλωσης ενέργειας. Επιπλέον τα μέτρα αυτά είναι δυνατόν συνήθως να εφαρμοστούν ταχύτερα από ό,τι οι εναλλακτικές λύσεις. Για παράδειγμα, εκτιμάται σήμερα πως σε πολλά κράτη μέλη το μέσο κόστος της εξοικονόμησης μιας μονάδας (εκτός αιχμής) ηλεκτρισμού στον οικιακό τομέα είναι περίπου 2,6 euro cents /kWh, που συγκρίνεται με τη μέση (εκτός αιχμής) τιμή του διανεμόμενου ηλεκτρισμού των 3,9 euro cents. Γενικά, η συνολική τελική κατανάλωση ενέργειας στην ΕΕ είναι περίπου 20%¹⁰ υψηλότερη από αυτή που δικαιολογείται με βάση οικονομικά μόνο κριτήρια. Πολλές μελέτες περιπτώσεων για έργα σε διάφορα κράτη μέλη δείχνουν πως τα τυπικά έργα ενεργειακής απόδοσης έχουν δυνατότητα εξοικονόμησης της τάξης του 15-35%.

Χωρίς να μειωθούν οι ανέσεις ή το επίπεδο ζωής, είναι συνεπώς δυνατή η μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης κατά τουλάχιστον ένα πέμπτο, χωρίς επιπλέον καθαρό κόστος - και σε πολλές περιπτώσεις αρνητικό κόστος - επειδή η εξοικονομούμενη ενέργεια έχει αρκετή αξία ώστε να καλύπτει το κόστος της επένδυσης σε εύλογο χρονικό διάστημα - σαφώς εντός των πλαισίων της τεχνικής διάρκειας ζωής της επένδυσης - και να καλύπτει τα έξοδα των τόκων. Σήμερα η εξοικονόμηση αυτή εάν υπολογιζόταν με βάση την πρωτογενή κατανάλωση, θα αντιστοιχούσε σε πάνω από 8.400 PJ/έτος, ή 200 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου ετησίως.

Η πραγματοποίηση τέτοιας εξοικονόμησης θα ήταν δυνατό να εξασφαλίσει άμεση ανακούφιση στις πιθανές διαταραχές του ισοζυγίου προσφοράς ζήτησης για τα επόμενα λίγα έτη. Η διαχείριση της ζήτησης θα μπορούσε να περιορίσει την ανάγκη για δαπανηρές επενδύσεις σε νέα δυναμικότητα παραγωγής όπως αναφέρεται παραπάνω και θα ήταν δυνατό να συμβάλλει στη δέσμευση της Επιτροπής για τη μείωση των αερίων θερμοκηπίου. Η εισαγωγή κατάλληλων κινήτρων για τη διαχείριση της ζήτησης θα πρέπει να είναι ο πρώτος σταθμός για κάθε κράτος μέλος που προβληματίζεται σχετικά με την ασφάλεια του εφοδιασμού. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει ειδική πρόταση οδηγίας περί εξασφάλισης ενεργειακής απόδοσης και περί ενεργειακών υπηρεσιών που συνδέονται με τη διαχείριση της ζήτησης. Εκτός από την ενίσχυση της ασφάλειας του εφοδιασμού στον τομέα του ηλεκτρισμού, η πρόταση αυτή θα συμβάλλει επίσης στη βελτίωση της ασφάλειας του εφοδιασμού σε άλλους σημαντικούς ενεργειακούς τομείς, περιλαμβανομένου του αερίου και των καυσίμων που χρησιμοποιούνται για θέρμανση και μεταφορά.

¹⁰ Εκτίμηση με βάση το μοντέλο MURE που στηρίζεται στις σημερινές τιμές ενέργειας. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003.

Ένα άλλο ζήτημα είναι ότι πολλές πεπαλαιωμένες και βλαβερές για το περιβάλλον υφιστάμενες εγκαταστάσεις θα κλείσουν κατά τα επόμενα λίγα χρόνια, λόγω της εφαρμογής της οδηγίας, για τις μεγάλες εγκαταστάσεις καύσης. Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει ιδιαίτερα στη μεσοπρόθεσμη δημιουργία υγιούς ανταγωνιστικής και βιώσιμης αγοράς. Υφίστανται ήδη ορισμένες πολιτικές για την προώθηση των επενδύσεων σε τεχνολογίες που χρησιμοποιούν λιγότερο γαιάνθρακα. Για παράδειγμα η οδηγία για τις ανανεώσιμες και οι προτάσεις για οδηγία σχετικά με την παραγωγή ηλεκτρισμού από συμπαραγωγή θα εξασφαλίσουν ήδη σημαντική ώθηση σε αυτές τις νέες μορφές παραγωγής και θα οδηγήσουν σε σημαντικές επενδύσεις. Ωστόσο είναι αναπόφευκτες ορισμένες νέες επενδύσεις και στην συμβατική παραγωγή.

Γενικώς, εφόσον υπάρχουν τα κατάλληλα μηνύματα που στέλνουν οι τιμές υπό τη μορφή διαφανών τιμών χονδρικής πώλησης ηλεκτρικού ρεύματος, η αγορά θα πρέπει να είναι σε θέση να εξασφαλίσει την αναγκαία ανταπόκριση σε καθαρά ανταγωνιστική βάση. Ειδικότερα, καθώς η κατάσταση προσφοράς-ζήτησης επιδεινώνεται, οι τιμές θα καθορίζονται όλο και περισσότερο από δαπανηρότερες μονάδες παραγωγής. Καθώς αυτό θα συμβαίνει, είτε η κατανάλωση θα μειωθεί, είτε οι επενδύσεις για νέες μονάδες παραγωγής θα καταστούν βιώσιμες και η κατάσταση θα αυτοδιορθωθεί. Πρόκειται κατά γενικό τρόπο για την ίδια διαδικασία που ισχύει και σε άλλους τομείς της οικονομίας.

Ωστόσο, υπάρχουν ανησυχίες για το κατά πόσον η διαδικασία αυτή θα λειτουργήσει με επαρκή και αποτελεσματικό τρόπο στην αγορά ηλεκτρισμού. Καταρχάς, οι αγορές ηλεκτρισμού χαρακτηρίζονται τόσο από ανελαστική προσφορά και ζήτηση όσο και από τάση αστάθειας των τιμών πώλησης χονδρικής. Αυτό επιτείνεται από την σημερινή συγκρότηση των αγορών ηλεκτρισμού: από την πλευρά της ζήτησης οι περισσότεροι καταναλωτές δεν συμμετέχουν ενεργά στη διαδικασία καθορισμού των τιμών· κατά συνέπεια συμπεριφέρονται ως αν να είναι προφυλαγμένοι από τις επιπτώσεις των υψηλότερων τιμών της αγοράς άμεσης παράδοσης (spot) ηλεκτρισμού. Η ζήτηση, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, είναι σχετικά ανελαστική, δεδομένου πως οι περισσότεροι καταναλωτές δεν έχουν ούτε τα κίνητρα ούτε τα μέσα μείωσης της ζήτησης αιχμής. Ωστόσο, η πρόβλεψη μηχανισμών ανταπόκρισης στη ζήτηση είναι δυνατόν να ενισχύσει την επίδραση στις τιμές. Από την πλευρά της προσφοράς, παρόλο που οι τιμές στις αγορές χονδρικής πώλησης θα πρέπει ενδεχομένως να αυξηθούν σημαντικά πάνω από το κόστος ανάκτησης προκειμένου να προσελκύσουν τις αναγκαίες νέες επενδύσεις¹¹, υπάρχουν ανησυχίες πως οι νέες επενδύσεις είναι δυνατό να μην ανταποκριθούν αρκετά γρήγορα στις υψηλότερες τιμές, ότι αυτές είναι πιθανόν να διαρκέσουν επί μεγάλο χρονικό διάστημα και να έχουν αρνητική επίπτωση στην οικονομία. Δεύτερο πρόβλημα είναι πως η αγορά ίσως να μην εξασφαλίσει ποτέ την αναγκαία δυναμικότητα για την αντιμετώπιση των εξαιρετικά υψηλών επεισοδίων της ζήτησης αιχμής, καθώς η αβεβαιότητα όσον αφορά τη συχνότητα και τον χρόνο των επεισοδίων αυτών, σε συνδυασμό με την πιθανότητα οι ρυθμιστικές αρχές να ορίσουν ανώτατη τιμή αγοράς για αυτή την προμήθεια αιχμής, είναι δυνατόν να καταστήσουν το αναμενόμενο ποσοστό απόδοσης αυτών των επενδύσεων εξαιρετικά χαμηλό και αβέβαιο.

¹¹ Οι τιμές στις αγορές ηλεκτρισμού καθορίζονται συνήθως από το περιθωριακό κόστος της μονάδας με το υψηλότερο κόστος που διαθέτει επιτυχώς την παραγωγή της στην αγορά. Σε περιόδους υπερπαραγωγής αυτό είναι αρκετά κάτω του κόστους ανάκτησης για νέες επενδύσεις και αυτό σημαίνει ειδικότερα πως δεν θα καλυφθεί το κόστος κεφαλαίου για νέα εγκατάσταση.

Αρκετά κράτη μέλη της ΕΕ μελετούν προς το παρόν κατά πόσον θα έπρεπε να εφαρμοστούν κάποια άλλα ειδικά μέτρα, είτε για να ενθαρρυνθεί η ταχύτερη πραγματοποίηση γενικών επενδύσεων, είτε για να ενθαρρυνθεί η ταχύτερη ανταπόκριση στη ζήτηση στις ανακλύπτουσες διαταραχές του ισοζυγίου ή προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκές απόθεμα δυναμικότητας ηλεκτροπαραγωγής για να καλύψει τις αιχμές της ζήτησης. Η οδηγία ηλεκτρισμού υποχρέωσε ήδη τα κράτη μέλη να παρακολουθούν την κατάσταση προσφοράς-ζήτησης και να εξασφαλίσουν τη δυνατότητα χρησιμοποίησης δημοπρασίας προκειμένου να αγοράσουν νέα δυναμικότητα. Η Ελλάδα και η Ιρλανδία έχουν ήδη χρησιμοποιήσει τη δυνατότητα αυτή. Ωστόσο, η δημοπράτηση θα πρέπει να θεωρηθεί ως μέτρο απολύτως έσχατης ανάγκης δεδομένων των πολυάριθμων στρεβλωτικών επιπτώσεων που είναι δυνατό να έχει το μέτρο αυτό στις αγορές και την επιρροή που έχει κάτι τέτοιο υπέρ των καθαρών μέτρων με βάση την προσφορά. Ιδιαίτερα, η ύπαρξη της δυνατότητας δημοπράτησης θα τείνει να περιορίσει την αυθόρμητη λήψη ανεξάρτητων αποφάσεων για επενδύσεις. Άλλα κράτη μέλη δοκίμασαν κάποια γενικότερη μορφή κινήτρων για την παραγωγή όπως οι πληρωμές διαθεσιμότητας ή τα υποχρεωτικά περιθώρια αποθεμάτων. Απαιτείται σωστή εξισορρόπηση και η ιδανική λύση είναι πιθανό να είναι διαφορετική για κάθε κράτος μέλος. Για παράδειγμα, τα συστήματα που στηρίζονται σε υδροηλεκτρικούς σταθμούς παραγωγής διαφέρουν σημαντικά ως προς την άποψη αυτή από τα συστήματα που στηρίζονται σε θερμικούς σταθμούς παραγωγής.

Απαιτείται μεγάλη προσοχή σε κάθε παρέμβαση. Εάν οι πολιτικές αυτές έχουν σχεδιαστεί με πρόχειρο τρόπο, είναι δυνατό να είναι αντιπαραγωγικές και να χειροτερεύουν περαιτέρω το γενικό πρόβλημα της λειτουργίας της αγοράς. Είναι σαφές ωστόσο πως τα κράτη μέλη οφείλουν, είτε μεμονωμένα είτε συλλογικά, να διαθέτουν σαφή προσέγγιση της αγοράς χονδρικής πώλησης ηλεκτρισμού. Χωρίς κάτι τέτοιο οι κανονιστικοί κίνδυνοι για τους επενδυτές θα είναι απαράδεκτοι.

3.2.3 Επαρκής υποδομή μεταφοράς

Στα πλαίσια της ενιαίας αγοράς, οι επενδύσεις για γραμμές διασύνδεσης έχουν ζωτική σημασία προκειμένου να εξασφαλίσουν τόσο την εμπορική ικανότητα όσο και την ασφάλεια του δικτύου. Ιδιαίτερη σημασία έχουν τα μέτρα ενίσχυσης των δικτύων μεταφοράς προκειμένου να ανταποκριθούν στην μεταβαλλόμενη μορφή των ροών που προκύπτουν από την εισαγωγή της εσωτερικής αγοράς, καθώς και από την αύξηση της ηλεκτροπαραγωγής από ανανεώσιμες και άλλες κατανεμημένες πηγές. Ο έλεγχος αυτών των ζωτικών ενεργειακών υποδομών εξαρτάται με τη σειρά του ιδιαίτερα από την ασφάλεια και την αξιοπιστία των υποδομών παρακολούθησης και ελέγχου με βάση τεχνολογίες πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών. Φαίνεται πως επέρχεται συμφωνία όσον αφορά το γεγονός πως οι επενδύσεις για ζητήματα μεταφοράς απαιτείται να διαθέτουν υψηλό βαθμό κεντρικού συντονισμού προκειμένου να εξασφαλισθεί ένα ορθολογικό δίκτυο και να μειωθεί η αβεβαιότητα. Αρκετοί λόγοι συνηγορούν σε αυτό.

Καταρχάς το δίκτυο μεταφοράς μεγάλου μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί ένα μοναδικό ενοποιημένο σύστημα. Η προσθήκη κάποιου νέου στοιχείου επιδρά σε ολόκληρο το δίκτυο. Όλες οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς που επηρεάζονται από την επένδυση θα πρέπει συνεπώς να έχουν επίγνωση των θετικών και αρνητικών συνεπειών των αλλαγών στο δίκτυο. Απαιτείται επίσης ο προγραμματισμός των δικτύων μεταφοράς προκειμένου να μειωθεί η αβεβαιότητα για τους πιθανούς επενδυτές σε μονάδες παραγωγής. Για παράδειγμα οι παραγωγοί θα πρέπει να γνωρίζουν σχετικά με τις μελλοντικές επενδύσεις στον τομέα των δικτύων μεταφοράς που θα μπορούσαν να διευκολύνουν τις ανταγωνιστικές εισαγωγές από περιοχές με χαμηλότερες τιμές.

Υπάρχουν αρκετοί λόγοι για τους οποίους οι απαραίτητες επενδύσεις για δίκτυα μεταφοράς δεν προχωρούν, οι οποίοι και αναλύονται λεπτομερώς στο παράρτημα 2 παρακάτω. Περιλαμβάνουν αρκετά έργα τα οποία το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχει ήδη προσδιορίσει και συμφωνήσει πως πρόκειται για έργα προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Η κατάσταση αυτή δεν είναι αποδεκτή με δεδομένες τις ανάγκες για επενδύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα αυτό.

3.2.4 Συμπεράσματα

Τα αλληλοσυνδεόμενα ζητήματα της αξιοπιστίας του συστήματος, της συγκρότησης της ενεργειακής αγοράς, της επάρκειας της παραγωγής, των επενδύσεων για συστήματα μεταφοράς, και της προτεραιότητας που δίδεται στην διαχείριση της ζήτησης ενέργειας, σχετίζονται όλα με τον στόχο της συνολικής ασφάλειας εφοδιασμού.

Παρά τις εργασίες που έχουν αναληφθεί μέχρι σήμερα από την αρχή του ανοίγματος της αγοράς, τα κράτη μέλη δεν έχουν πάντα καθορίσει σαφώς μια συνολική πολιτική με συγκεκριμένα πρότυπα που να καλύπτει όλα αυτά τα ζητήματα. Κατά συνέπεια, η άποψη της Επιτροπής είναι ότι η πλευρά αυτή της ενεργειακής πολιτικής πρέπει να αποσαφηνιστεί περαιτέρω.

3.3 Αποκομίζοντας τα πλήρη πλεονεκτήματα της εσωτερικής αγοράς

Οι νέες οδηγίες για τον ηλεκτρισμό και το αέριο καθορίζουν σαφείς ημερομηνίες για το πλήρες άνοιγμα της αγοράς, στα πλαίσια της οποίας όλοι οι μη οικιακοί πελάτες θα έχουν τη δυνατότητα επιλογής ήδη από τον Ιούλιο του 2004. Πολλά κράτη μέλη έχουν ήδη προβλέψει αυτές τις απαιτήσεις και παρέχουν ήδη τη δυνατότητα σε όλους τους πελάτες να επιλέξουν τον προμηθευτή τους. Ωστόσο, ιδιαίτερα για τον ηλεκτρισμό, η έλλειψη διασυνοριακής δυναμικότητας αποτελεί ιδιαίτερο πρόβλημα για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Είναι κατά συνέπεια λυπηρό πως ο στόχος που καθορίστηκε μετά την πρώτη ανακοίνωση για τις υποδομές ενέργειας, ότι δηλαδή το επίπεδο της διασύνδεσης θα έπρεπε να ισοδυναμεί με το 10% της εγκατεστημένης δυναμικότητας παραγωγής, δεν έχει ακόμη επιτευχθεί σε όλα τα κράτη μέλη.

Επιπλέον είναι σαφές πως ακόμη και αυτό το επίπεδο διασύνδεσης δεν θα είναι επαρκές προκειμένου να υποστηρίξει την εσωτερική αγορά στις περιπτώσεις εκείνες που οι σχετικοί φραγμοί στην πρόσβαση στην εγχώρια αγορά ισχύουν ακόμη. Στην περίπτωση αυτή, η είσοδος προμηθευτών από άλλα κράτη μέλη είναι ο μόνος ρεαλιστικός τρόπος προκειμένου να αναπτυχθεί ταχέως ο ανταγωνισμός. Τα προγράμματα συγκριτικής αξιολόγησης της Επιτροπής¹² σκιαγράφησαν σαφώς το πρόβλημα αυτό. Από την άποψη αυτή υπάρχουν αρκετές αγορές στις οποίες οι συνθήκες απέχουν πολύ από τις βέλτιστες.

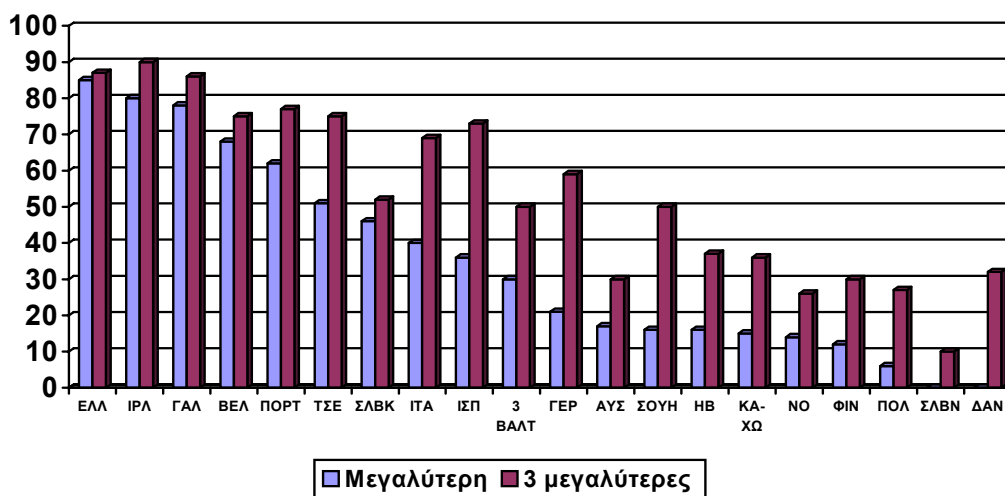
Η παρακάτω γραφική παράσταση δείχνει τον βαθμό συγκέντρωσης σε κάθε αγορά παραγωγής, από πλευράς μεριδίου της μεγαλύτερης και των τριών μεγαλύτερων εταιρειών. Τα δεδομένα αυτά προσαρμόστηκαν (δηλαδή μειώθηκαν) με βάση το ποσό της δυναμικότητας εισαγωγής που επίσης αποτελεί πηγή ανταγωνισμού¹³.

¹² SEC(2003) 448, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 4 Απριλίου 2003.

¹³ Δημοσίευση NTC Καλοκαίρι 2003: πηγή ETSO.

Γραφική παράσταση 1

Συγκέντρωση στην αγορά ηλεκτροπαραγωγής



Η ανάλυση αυτή δείχνει σαφώς μη ικανοποιητική κατάσταση σε αρκετά από τα 25 κράτη μέλη με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά παραδείγματα

- Ελλάδα, όπου η «Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού» (ΔΕΗ) ελέγχει την εγχώρια αγορά παραγωγής και η σύνδεση με τις γειτονικές Βαλκανικές χώρες δεν έχει αναπτυχθεί καλώς,
- Ιρλανδία, όπου ο φορέας προμήθειας ηλεκτρισμού (Electricity Supply Board - ESB) συνεχίζει να είναι απομονωμένος από πιθανές ανταγωνιστικές πιέσεις και όπου η διασύνδεση με τη Βόρεια Ιρλανδία και την ευρύτερη αγορά της ΕΕ είναι ανεπαρκής,
- Γαλλία, όπου η θέση της γαλλικής επιχείρησης ηλεκτρισμού (Electricité de France - EDF) μπορεί να τεθεί σε αμφισβήτηση μόνο σε περιορισμένη έκταση μέσω εισαγωγών,
- Βέλγιο, όπου η δεσπόζουσα θέση της Electrabel συνδυάζεται με ανεπαρκή δυνατότητα εισαγωγών,
- Αρκετά νέα κράτη μέλη (π.χ. Τσεχική Δημοκρατία, Σλοβακία), όπου τα δίκτυα μεταφοράς θα πρέπει να ενισχυθούν και/ή να αναβαθμιστούν περαιτέρω προκειμένου να επιτρέψουν τον ανταγωνισμό μεταξύ εταιρειών που ήταν μέχρι τώρα προνομιούχες,
- Αυστρία, όπου απαιτείται ενίσχυση του εθνικού δικτύου προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής διασυνοριακός ανταγωνισμός με την πρόσφατα συγχωνευθείσα εταιρεία “Energie Austria”,
- Ιταλία, όπου η ενίσχυση των συνδέσεων με τις γειτονικές χώρες ιδίως την Αυστρία και τη Σλοβενία θα αυξήσουν την αξιοπιστία και θα εξασφαλίσουν μεγαλύτερη ποικιλία,
- Τέλος, στην Ισπανία και την Πορτογαλία, η αργή πρόοδος που σημειώνεται όσον αφορά την ανάπτυξη συστημάτων διασύνδεσης και την ολοκλήρωση μιας

ενοποιημένης αγοράς, σημαίνει πως οι μεγαλύτερες εταιρείες διατηρούν ακόμη σημαντικό βαθμό ελέγχου.

Οι προβληματισμοί αυτοί επιβεβαιώθηκαν από πρόσφατη έρευνα των μεγάλων καταναλωτών στις αγορές ηλεκτρισμού και αερίου, η οποία κάλυψε ιδιαίτερα, το Βέλγιο, την Ιταλία, τη Γερμανία, την Αυστρία και τη Φινλανδία. Συνολικά, **45%** του συνόλου αυτών που απάντησαν ήταν δυσαρεστημένοι με την ανάπτυξη του ανταγωνισμού στην αγορά ηλεκτρισμού¹⁴ και **περίπου 80%** από αυτούς ανέφεραν ως σημαντικά προβλήματα τη χαμηλή διαθεσιμότητα εισαγωγών, ή την ύπαρξη κυρίαρχου παίκτη. Οι συνθήκες της αγοράς που επικρατούν σε αυτά τα κράτη μέλη αντανακλούν κατά ικανοποιητικό τρόπο το σύνολο της ΕΕ και οι εταιρείες που καλύφθηκαν συμβάλλουν κατά ζωτικό τρόπο στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα.

Παράλληλα με τις νέες επενδύσεις, και άλλες δράσεις είναι δυνατό να συμβάλλουν στη δημιουργία κατάλληλης δομής της αγοράς για την βιομηχανία ηλεκτρισμού. Έχουν ήδη αναληφθεί σποραδικά στην ΕΕ, με περιορισμένη επιτυχία, μέτρα όπως η εκχώρηση και η απελευθέρωση δυναμικότητας μέσω πλειστηριασμών για «εικονικές εγκαταστάσεις ηλεκτροπαραγωγής». Στην ιδανική περίπτωση απαιτείται ο συνδυασμός της επέκτασης και της εντατικοποίησης τέτοιου είδους μέτρων σε συνδυασμό με κατάλληλες επενδύσεις για διασυννοριακή δυναμικότητα μεταφοράς. Συνολικά φαίνεται πως όσο χαμηλότερες είναι οι επενδύσεις από τα κράτη μέλη σε νέες διασυνδέσεις, τόσο μεγαλύτερη ανάγκη υπάρχει για μέτρα όπως η απελευθέρωση δυναμικότητας ή η εκχώρηση προκειμένου να εξασφαλιστεί η λειτουργία της αγοράς ηλεκτρισμού. Ή κατ' άλλον τρόπο, εάν λυθούν ταχύτερα τα προβλήματα που οφείλονται στην έλλειψη δυναμικότητας διασύνδεσης δεν θα απαιτηθούν περισσότερα μέτρα παρέμβασης. Για παράδειγμα, μέτρα όπως ο έλεγχος των τιμών τελικού χρήστη, που περιορίζουν τα πλεονεκτήματα της ανταγωνιστικής αγοράς και θα πρέπει να θεωρηθούν ως προσωρινό μέτρο κατά τη διάρκεια της αρχικής φάσης της διαδικασίας ανοίγματος της αγοράς, είναι δυνατό να καταργηθούν ταχύτερα στην περίπτωση που δημιουργηθεί ικανοποιητική δομή αγοράς. Ένα πράγμα είναι σαφές: **η πολιτική της μη δράσης θα στερήσει από τους καταναλωτές τα οφέλη από τις ανταγωνιστικές τιμές ηλεκτρισμού και θα βλάψει χωρίς λόγο τις συνολικές επιδόσεις της ευρωπαϊκής οικονομίας.**

Η κύρια ευθύνη για την αντιμετώπιση πολλών από τα ζητήματα αυτά ανήκει στο εθνικό και όχι στο κοινοτικό επίπεδο με βάση την αρχή της επικουρικότητας. Προς το παρόν μόνο τα κράτη μέλη, έχουν την εξουσία να εγκρίνουν νέες γραμμές διασύνδεσης ή να αυξήσουν το επίπεδο του ανταγωνισμού μέσω άλλων μέτρων. Αντίθετα, η Επιτροπή δεν διαθέτει τέτοιες εξουσίες. Δεν μπορεί για παράδειγμα, να διατάξει την αποδέσμευση δυναμικότητας ή την εφαρμογή προγραμμάτων αποδέσμευσης, εκτός πιθανόν ως επανόρθωση στα πλαίσια του δικαίου του ανταγωνισμού κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με κάποια συγκέντρωση. Ούτε μπορεί να λάβει προς το παρόν μέτρα τα οποία θα οδηγούσαν άμεσα στην κατασκευή νέων γραμμών διασύνδεσης. Ωστόσο, ορισμένες δράσεις υποστήριξης θα ήταν δυνατό να αναληφθούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

3.4 Προτεινόμενες συγκεκριμένες δράσεις

Τα παραπάνω κεφάλαια υπογραμμίζουν τις κύριες βελτιώσεις που θα πρέπει να επέλθουν στη δομή της αγοράς ηλεκτρισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου να εξασφαλιστεί τόσο η λειτουργία της ανταγωνιστικής αγοράς όσο και ο αξιόπιστος και αποτελεσματικός

¹⁴ 2 ή λιγότερο σε κλίμακα από το 1 έως το 5.

εφοδιασμός. Οι βελτιώσεις αυτές σχετίζονται κυρίως με την βελτιωμένη λειτουργία των συστημάτων, την ανάγκη υποστήριξης των κατάλληλων επενδύσεων για τη μεταφορά και την εξασφάλιση της εν εξελίξει εξισορρόπησης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Κατά συνέπεια, για το θέμα αυτό η Επιτροπή προτείνει ένα Κοινοτικό πλαίσιο, που θα εξασφαλίσει την επίτευξη των στόχων αυτών, με την ελάχιστη στρέβλωση της εσωτερικής αγοράς μέσω των ακόλουθων μέτρων, για τα οποία προσαρτώνται στην παρούσα ανακοίνωση οι σχετικές προτάσεις.

ΔΡΑΣΗ 1 οδηγία σχετικά με την αποδοτικότητα της τελικής χρήσης ενέργειας και τις ενεργειακές υπηρεσίες η οποία :

- καταργεί τους φραγμούς όσον αφορά την παροχή ενεργειακών υπηρεσιών και την εφαρμογή μέτρων ενεργειακής αποδοτικότητας·
- θεσπίζει **εθνικούς στόχους** για ετήσιο ποσό ενέργειας που θα πρέπει να εξοικονομηθεί και που ισούται με το 1% του μέσου όρου της τελικής κατανάλωσης των προηγούμενων ετών, προκειμένου να προωθηθεί η απόδοση της τελικής χρήσης ενέργειας·
- εξασφαλίζει πως οι επιχειρήσεις προμήθειας λιανικής και/ή διανομής ηλεκτρισμού, φυσικού αερίου, πετρελαίου (**θερμάνσεως**) ή περιφερειακής θέρμανσης θα συνεργάζονται και θα συμμετέχουν ενεργά στην αγορά ενεργειακών υπηρεσιών και ότι θα εξασφαλίζουν το γεγονός ότι οι ενεργειακές υπηρεσίες προσφέρονται και προωθούνται στους πελάτες·
- διορίζει φορέα ή οργανισμό που επιβλέπει τις υποχρεώσεις εξοικονόμησης, την υποχρέωση για παροχή ενεργειακών υπηρεσιών και έχει ως αποστολή την παρακολούθηση και επαλήθευση της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων αυτών·
- επιτρέπει χρηματοδοτικές δυνατότητες υπό κρατική επίβλεψη για την απόδοση της τελικής χρήσης ενέργειας, ιδίως για επενδύσεις με σχετικά μακροπρόθεσμες απαιτήσεις ανάκτησης ή υψηλό κόστος συναλλαγής·
- εξασφαλίζει πως ο δημόσιος τομέας σε κάθε κράτος μέλος δίνει το καλό παράδειγμα όσον αφορά τις επενδύσεις, τη συντήρηση και άλλες δαπάνες για ενεργειακό εξοπλισμό, ενεργειακές υπηρεσίες και άλλα μέτρα αποδοτικής χρήσης της ενέργειας. Προκειμένου να το πετύχουν αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υιοθετήσουν ένα **στόχο**, που θα εκφράζεται ως ετήσια βελτίωση της συνολικής ενεργειακής απόδοσης στον δημόσιο τομέα, αθροιστικού ποσοστού 1,5% ετησίως, που θα συνδέεται με την εφαρμογή των ενεργειακών υπηρεσιών, των προγραμμάτων ενεργειακής απόδοσης και άλλων μέτρων ενεργειακής απόδοσης του δημόσιου τομέα·
- απαιτεί από τις ρυθμιστικές αρχές των κρατών μελών ή τους ισοδύναμους φορείς για τη διανομή ενέργειας και τις λιανικές πωλήσεις ενέργειας μέσω δικτύου, να λάβουν μέτρα για την εισαγωγή καινοτόμων τιμολογίων, κανονισμών για την ανάκτηση του κόστους, επιδοτήσεων εισοδημάτων και παρόμοια μέσα και υποχρεώσεις για την προώθηση των ενεργειακών υπηρεσιών, των προγραμμάτων αποδοτικής χρήσης ενέργειας και άλλων μέτρων αποδοτικής χρήσης ενέργειας·

- καθιερώνει προγράμματα αποδοτικής χρήσης ενέργειας που προωθούν και διευκολύνουν την παροχή ενεργειακών υπηρεσιών και μέτρων αποδοτικής χρήσης ενέργειας όπως ο ενεργειακός έλεγχος, η παροχή συμβουλών για ενέργεια και τιμολόγια, η πρόβλεψη χρηματοπιστωτικών μέσων για εξοικονόμηση ενέργειας, κ.λπ.
- εξασφαλίζει ότι προσφέρονται στους τελικούς χρήστες ανταγωνιστικά τιμολογημένα ατομικά συστήματα μέτρησης και ενημερωτικά συστήματα χρέωσης που αντανakλούν την πραγματική κατανάλωση ενέργειας και, όσον είναι δυνατό και όποτε αυτό ενδείκνυται, τον πραγματικό χρόνο χρήσης της.

ΔΡΑΣΗ 2 Οδηγία σχετικά με την υποδομή ηλεκτρισμού και την ασφάλεια εφοδιασμού η οποία:

- απαιτεί από τα κράτη μέλη να διαθέτουν σαφώς καθορισμένη πολιτική έναντι της εξισορρόπησης προσφοράς-ζήτησης που να επιτρέπει τον καθορισμό στόχων για αποθέματα ή ισοδύναμα μέτρα που αφορούν τη ζήτηση.
- απαιτεί από τα κράτη μέλη να διαθέτουν καθορισμένα πρότυπα τα οποία θα πρέπει να εφαρμόζονται σχετικά με την ασφάλεια των δικτύων μεταφοράς και διανομής.
- απαιτεί όπως οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς υποβάλουν στην εθνική ρυθμιστική αρχή τους, πολυετή στρατηγική επενδύσεων.
- απαιτεί οι ρυθμιστικές αρχές να υποβάλλουν περίληψη αυτών των προγραμμάτων επενδύσεων στην Επιτροπή για διαβουλεύσεις με την ομάδα ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών ηλεκτρισμού και αερίου, και προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι άξονες των διευρωπαϊκών δικτύων ενέργειας για έργα προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
- περιλαμβάνει το δικαίωμα για τις ρυθμιστικές αρχές να επεμβαίνουν προκειμένου να επιταχυνθεί η ολοκλήρωση των έργων και όπου απαιτείται, να προκηρύσσουν δημοπρασία για ορισμένα έργα στην περίπτωση που η επιχείρηση εκμετάλλευσης συστήματος μεταφοράς αδυνατεί ή δεν επιθυμεί να ολοκληρώσει τα σχετικά έργα.

ΔΡΑΣΗ 3 Περαιτέρω αναθεώρηση των προσανατολισμών για τα ΔΕΔ Ενέργειας για τον ηλεκτρισμό η οποία ιδίως θα ενσωματώσει τα νέα κράτη μέλη στο πλαίσιο αυτό.

4. ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

4.1 Εισαγωγή

Όπως συμβαίνει και με τον τομέα του ηλεκτρισμού, υπάρχει ανάγκη επαρκούς ανάπτυξης του δικτύου φυσικού αερίου προκειμένου να εξασφαλίσει τόσο μια δομή ανταγωνιστικής αγοράς όσο και την ασφάλεια του εφοδιασμού. Το σημείο αυτό τονίστηκε σε διαδοχικές ανακοινώσεις της Επιτροπής σχετικά με την ενεργειακή αγορά. Η σημερινή κατάσταση για το αέριο είναι ωστόσο ελαφρά διαφορετική. Καταρχάς, επειδή η σημερινή φυσική συμφόρηση των σωληναγωγών δεν είναι τόσο συχνή, πρέπει να υπάρχει ήδη πεδίο για σημαντικό διασυνοριακό εμπόριο εάν βελτιωθεί το κανονιστικό πλαίσιο. Δεύτερον, επειδή σημαντική

διαφορά μεταξύ του αερίου και του ηλεκτρισμού αποτελεί η δυνατότητα αποθήκευσης του αερίου και υπάρχει μεγαλύτερος βαθμός κατανάλωσης που μπορεί να διακοπεί. Για τον λόγο αυτό είναι απίθανο να σημειωθεί κάποιο γεγονός ανάλογο με μια γενική "διακοπή ρεύματος". Αυτό σημαίνει πως οι προβληματισμοί που αφορούν τον χρόνο των επενδύσεων δεν είναι το ίδιο σημαντικοί. Ωστόσο, παραμένει αναγκαία η ανάπτυξη της απαραίτητης υποδομής. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το ζήτημα της ασφάλειας του εφοδιασμού συνδέεται επίσης με επενδύσεις εκτός της ΕΕ.

4.2 Μέτρα υποστήριξης της ασφάλειας του εφοδιασμού με αέριο

Η Πράσινη Βίβλος σχετικά με την ασφάλεια του εφοδιασμού έδειξε πως η Ευρώπη θα είναι όλο και περισσότερο εξαρτώμενη από εισαγόμενη ενέργεια. Σύμφωνα με το βασικό σενάριο της ΕΕ των 25, μέχρι το 2030, το 62% της πρωτογενούς ενέργειας θα εισάγεται (σε σύγκριση με το 47% το 2000). Μεγάλο τμήμα αυτής της αύξησης θα αφορά το φυσικό αέριο και όπως ήδη αναφέρθηκε στην πρώτη ανακοίνωση για την υποδομή και στο πρόσφατο έγγραφο για την ενεργειακή συνεργασία με τις γειτονικές χώρες¹⁵, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις για τη μεταφορά αερίου από τις χώρες-παραγωγούς προς την Ευρώπη είτε μέσω σωληναγωγών είτε μέσω εισαγωγών υδροποιημένου φυσικού αερίου. Στο έγγραφο αυτό, τονίστηκε η ανάγκη καθιέρωσης στενού διαλόγου για θέματα ενέργειας με τις γειτονικές χώρες, πολλές από τις οποίες παράγουν αέριο ή αποτελούν χώρες διαμετακόμισης για την Ευρώπη. Ο ενεργειακός διάλογος ΕΕ-Ρωσίας είναι το σημαντικότερο παράδειγμα τέτοιου τύπου διαλόγου και θα συνεχίσει να αποτελεί υψηλή προτεραιότητα.

Θα απαιτηθούν νέες επενδύσεις τόσο εντός όσο και εκτός της Κοινότητας. Το εσωτερικό δίκτυο αερίου της ΕΕ θα πρέπει επίσης να αναπτυχθεί προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα σημαντικής δυναμικότητας στο σύστημα της ΕΕ. Οι λεπτομέρειες όσον αφορά την εφεδρική δυναμικότητα του δικτύου της ΕΕ θα πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να υποστηρίζονται μακροπρόθεσμες επενδύσεις. Αυτό σημαίνει πως οι μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις δυναμικότητας θα συνεχίσουν να παίζουν ζωτικό ρόλο στις διευθετήσεις όσον αφορά την πρόσβαση τρίτων μερών. Αυτό δεν αποτελεί πρόβλημα για την εσωτερική αγορά εφόσον η κατανομή των δικαιωμάτων δυναμικότητας οργανώνεται κατά τρόπο που είναι διαφανής και δεν εισάγει διακρίσεις.

Τα ζητήματα της ασφάλειας του εφοδιασμού με αέριο έχουν ήδη αντιμετωπιστεί στην πρόταση της Επιτροπής για οδηγία σχετικά με την ασφάλεια εφοδιασμού με αέριο. Στις 11 Σεπτεμβρίου 2002, η Επιτροπή πρότεινε οδηγία σχετικά με τα μέτρα για τη διασφάλιση του εφοδιασμού με φυσικό αέριο στα πλαίσια της εσωτερικής αγοράς¹⁶. Πρόθεση της Επιτροπής είναι να συνεχίσει να εργάζεται προς την επίτευξη αυτού του στόχου.

ΔΡΑΣΗ 4 συμπλήρωση της οδηγίας για την ασφάλεια εφοδιασμού με αέριο η οποία:

- καθορίζει κοινά κριτήρια ελάχιστου βασικού επιπέδου που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν από όλα τα κράτη μέλη σχετικά με τα πρότυπα ασφάλειας και
- απαιτεί όπως όλα τα κράτη μέλη καταλείμουν σαφείς, διαφανείς ρόλους και αρμοδιότητες που δεν εισάγουν διακρίσεις στους φορείς της αγοράς,

¹⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την ανάπτυξη ενεργειακής πολιτικής για τη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση, τις γειτονικές της χώρες και τις χώρες εταίρους, COM(2003) 262 τελικό, Μάιος 2003.

¹⁶ COM(2002) 488 τελικό.

- δημιουργεί κοινοτικό μηχανισμό συντονισμού των δράσεων σε περίπτωση μείζονος διαταραχής του εφοδιασμού με αέριο.

Είναι σημαντικό οι συζητήσεις σχετικά με την πρόταση αυτή στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να ολοκληρωθούν ταχέως.

4.3 Μέτρα ανάπτυξης της εσωτερικής αγοράς αερίου

Για το αέριο, η λειτουργία της ανταγωνιστικής αγοράς επηρεάζεται έντονα από την διαθεσιμότητα αερίου από τις χώρες εκείνες που διαθέτουν αποθέματα. Εκτός από τα εναπομένοντα βρετανικά και ολλανδικά αποθέματα, υπάρχουν ουσιαστικά τέσσερις κύριες σημαντικές πηγές εξωτερικού φυσικού αερίου για την Ευρωπαϊκή Ένωση: η Ρωσία, η Αλγερία, η Νορβηγία και το υδροποιημένο φυσικό αέριο. Αναπτύσσονται επίσης νέες πηγές όπως η Αίγυπτος, η Λιβύη και οι δημοκρατίες της Κεντρικής Ασίας. Για παράδειγμα, το αέριο της Κασπίας έχει ήδη διατεθεί προς πώληση στην εσωτερική αγορά της ΕΕ. Ωστόσο, στην περίπτωση που οι πελάτες στα κράτη μέλη έχουν πρόσβαση σε αέριο μιας μόνον από τις πηγές αυτές, η εσωτερική αγορά δεν μπορεί να λειτουργήσει. Στόχος θα πρέπει συνεπώς να είναι, όλοι οι μεμονωμένοι πελάτες της ΕΕ να έχουν δυνατότητα πρόσβασης για αγορά από πακέτο που να περιλαμβάνει τις διάφορες διαθέσιμες πρωτογενείς πηγές φυσικού αερίου. Αυτό σαφώς απαιτεί ένα καλά αναπτυγμένο δίκτυο και συνεπείς κανόνες σε επίπεδο της ΕΕ.

Η Ρωσία είναι ήδη ο μεγαλύτερος μοναδικός ενεργειακός εταίρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το 2001, πάνω από το 40% των εισαγωγών αερίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης προέρχονταν από τη Ρωσία. Η περαιτέρω ενοποίηση των αγορών αερίου της ΕΕ και της Ρωσίας, που θα στηρίζεται σε κοινές κανονιστικές αρχές και μακροπρόθεσμα συμβόλαια, θα μπορούσε με τον τρόπο αυτό να αυξήσει την ασφάλεια εφοδιασμού και να διευκολύνει τη χρηματοδότηση σημαντικών υποδομών. Κατά συνέπεια, συγκροτήθηκε τον Οκτώβριο του 2000, ενεργειακός διάλογος σε τακτική βάση μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ρωσίας. Κατά τη διάρκεια των τριών ετών λειτουργίας του, ο ενεργειακός διάλογος βοήθησε στην ανάπτυξη εμπιστοσύνης και καλύτερης κατανόησης των πολιτικών μας στόχων στον τομέα της ενέργειας, και πραγματοποιήθηκε σημαντική πρόοδος σε ορισμένα από τα θέματα που εντοπίστηκαν. Για παράδειγμα, πρόσφατα μόνον, έγινε δυνατή η εξεύρεση αμοιβαία αποδεκτών λύσεων σχετικά με ορισμένους περιοριστικούς όρους στα υφιστάμενα μακροπρόθεσμα συμβόλαια, που αναθεωρήθηκαν και ευθυγραμμίστηκαν με τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ.

Στις περισσότερες περιπτώσεις εντός της Κοινότητας, διατίθεται ήδη επαρκής φυσική δυναμικότητα ώστε οι πελάτες να έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν ανάμεσα σε διαφορετικά χαρτοφυλάκια αερίου χονδρικής πώλησης κατά τον τρόπο που περιγράφεται παραπάνω. Ωστόσο, η σημερινή έλλειψη συνοχής των μηχανισμών τιμολόγησης που χρησιμοποιούνται στις διάφορες χώρες, οι αδιαφανείς διαδικασίες για την εφεδρική δυναμικότητα και οι συνολικές επιχειρησιακές πρακτικές που εφαρμόζονται στα δίκτυα αερίου, έχουν ως αποτέλεσμα να μην έχει χρησιμοποιηθεί το πλήρες δυναμικό των δικτύων για να υποστηρίξει τον ανταγωνισμό.

Η δεύτερη έκθεση συγκριτικής ανάλυσης δείχνει ότι με βάση τον ορισμό της εθνικής αγοράς, η δομή της αγοράς είναι προς το παρόν εξαιρετικά συγκεντρωτική. Στις περισσότερες περιπτώσεις μια εταιρεία ελέγχει πάνω από το 50% του αερίου που παράγεται ή εισάγεται. Η έρευνα της Επιτροπής για τους μεγάλους καταναλωτές που κάλυπτε ιδιαίτερα τη Γερμανία, την Ιταλία, την Αυστρία και το Βέλγιο έδειξε πως **το 75% των ερωτηθέντων** δεν ήταν ικανοποιημένοι με την ανάπτυξη της αγοράς και το 80% από αυτούς ανέφεραν τη

δυναμικότητα εισαγωγών ή τη δεσπόζουσα θέση στην αγορά. Συνολικά υφίστανται οι ακόλουθες προβληματικές περιοχές:

- Η σκανδιναβική και βαλτική αγορά όπου απαιτούνται νέες επενδύσεις για την αύξηση της διαφοροποίησης των διαθέσιμων πηγών αερίου.
- Η Γερμανία, όπου τα ασυνεπή τιμολόγια που σχετίζονται με την απόσταση, σημαίνουν πως περιορίζεται η έκταση για ανταγωνισμό μέσω πρόσβασης τρίτων μερών.
- Η Γαλλία, όπου οι ασθενείς εσωτερικές συνδέσεις και η έλλειψη διασυνοριακής δυναμικότητας με τις γειτονικές χώρες είναι πιθανό να περιορίζουν την έκταση του ανταγωνισμού.
- Η Ισπανία, όπου μεγάλο ποσοστό της δυναμικότητας εισόδου παραμένει ακόμη υπό συμβαστική συμφόρηση και όπου υπάρχει μικρή μόνο διασύνδεση με άλλα κράτη μέλη.
- Το Ηνωμένο Βασίλειο, όπου πιθανό να απαιτηθούν νέες συνδέσεις με την ηπειρωτική Ευρώπη προκειμένου να εξασφαλιστεί κάποια διαφοροποίηση σε σχέση με την τροφοδοσία από τη Βόρεια Θάλασσα.
- Η Ιταλία, όπου απαιτούνται νέες συνδέσεις στον βορρά προκειμένου να εξασφαλισθεί η διάθεση εναλλακτικών πηγών αερίου που θα ανταγωνιστούν την τροφοδοσία με αλγερινό αέριο.
- Η Αυστρία και πολλά νέα κράτη μέλη όπου απαιτείται μεγαλύτερη ποικιλία πηγών αερίου.

Σε αντίθεση με τον ηλεκτρισμό, τα παραδείγματα αυτά δεν προκύπτουν συστηματικά από έλλειψη φυσικής δυναμικότητας στο δίκτυο. Στην πραγματικότητα θα πρέπει να σημειωθεί πως η κατασκευή της υπόγειας υποδομής για αέριο δεν έχει την τάση να αντιμετωπίζει τα ίδια προβλήματα που υφίστανται για τον ηλεκτρισμό. Για παράδειγμα, το μεγαλύτερο μέρος της υποδομής του αερίου είναι ήδη υπόγειο, και έτσι δεν υφίστανται οι ίδιες περιβαλλοντικές αντιρρήσεις. Υπάρχουν επίσης περισσότεροι τόποι διαθέσιμοι για τη πιθανή δημιουργία υποδομών αερίου.

Ωστόσο, είναι σαφές πως το ζήτημα ζωτικής σημασίας στον τομέα του αερίου είναι η ανάγκη για δεσμευτικούς Κοινοτικούς κανόνες για ζητήματα όπως τα τιμολόγια και οι διαδικασίες κατανομής δυναμικότητας που θα πρέπει να αναπτυχθούν. Χωρίς τέτοιους κανόνες οι χρήστες του δικτύου θα αντιμετωπίσουν ποικιλία διαφορετικών καθεστώτων στον τομέα αυτό, τα οποία και θα περιορίσουν το πεδίο του ανταγωνισμού. Όταν αναπτυχθούν τέτοιοι κανόνες, θα μπορεί κανείς να μιλήσει με περισσότερη βεβαιότητα για μια πραγματική αγορά της ΕΕ στον τομέα του αερίου. Όταν αυτό συμβεί, τα μεγάλα μερίδια της αγοράς των πρώην κατεστημένων εταιρειών δεν θα αποτελούν πρόβλημα καθώς οι εταιρείες αυτές θα αντιμετωπίσουν γρήγορα την απειλή του ανταγωνισμού από τις διασυνοριακές κινήσεις αερίου.

Όταν εφαρμοστούν, οι κατευθυντήριες οδηγίες καλής πρακτικής που συμφωνήθηκαν στη Μαδρίτη τον Σεπτέμβριο του 2003 σχετικά με την πρόσβαση τρίτων μερών στα δίκτυα αερίου, θα ενισχύσουν σημαντικά την έκταση του ανταγωνισμού που είναι δυνατός χωρίς περαιτέρω επενδύσεις. Οι κατευθυντήριες οδηγίες αντιπροσωπεύουν σημαντικό βήμα προς

την εσωτερική αγορά αερίου και αναμένεται ότι το μεγαλύτερο μέρος των ζητημάτων που καλύπτονται στις οδηγίες αυτές θα υλοποιηθούν από τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς στα πλαίσια των σχέσεών τους με τις ρυθμιστικές αρχές όπως προβλέπεται στη νέα οδηγία.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς αερίου, με ισότιμους όρους, έχει ζωτική σημασία οι κανόνες που περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες οδηγίες καλής πρακτικής να εφαρμοστούν νομικά και να υπάρξει το κατάλληλο νομικό πλαίσιο που θα εξασφαλίσει την εξέλιξή τους με τον χρόνο. Κατά συνέπεια θεωρείται τώρα αναγκαία η πρόταση κανονισμού για το διασυνοριακό εμπόριο αερίου, που στηρίζεται στις παραπάνω κατευθυντήριες οδηγίες, και είναι παρόμοια με το μέτρο που εκδόθηκε για τον ηλεκτρισμό από το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο τον Ιούνιο του 2003.

ΔΡΑΣΗ 5 Κανονισμός για το διασυνοριακό εμπόριο αερίου ο οποίος:

- αντιγράφει την υφιστάμενη νομοθεσία για τις διασυνοριακές ανταλλαγές ηλεκτρισμού·
- προβλέπει τη θέσπιση λεπτομερών δεσμευτικών κατευθυντήριων οδηγιών με βάση τις υφιστάμενες κατευθυντήριες οδηγίες καλής πρακτικής που συμφωνήθηκαν στο φόρουμ της Μαδρίτης και καλύπτουν:
 - υπηρεσίες πρόσβασης τρίτων μερών που θα διατεθούν από τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς,
 - τη διάθεση δυναμικότητας και τη διαχείριση συμφόρησης, συμπεριλαμβανομένων και μηχανισμών εκμετάλλευσης ή στέρξης και δευτερογενούς εμπορίας,
 - απαιτήσεις διαφάνειας,
 - δομή και υπολογισμό τελών, συμπεριλαμβανομένων και τελών εξισορρόπησης·
- παρέχει μέθοδο για την εξέλιξη των κατευθυντηρίων αυτών οδηγιών μέσω επιτροπολογίας·
- απαιτεί από τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των συμφωνημένων κατευθυντηρίων οδηγιών.

4.4 Μέτρα βελτίωσης του δικτύου μεταφοράς αερίου

Σε ορισμένα τμήματα του ευρωπαϊκού δικτύου υφίσταται πραγματική φυσική συμφόρηση. Στις περιπτώσεις αυτές απαιτούνται νέες επενδύσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Αυτά τα σημεία συμφόρησης βρίσκονται κυρίως στο δυτικό και νοτιο-δυτικό τμήμα της ΕΕ όπως για παράδειγμα μεταξύ της βόρειας και νότιας Γαλλίας και μεταξύ της Γαλλίας και της Ισπανίας. Ωστόσο, καθώς η ζήτηση αυξάνεται γρήγορα, αναμένεται ότι είναι δυνατό να αναπτυχθούν και άλλα σημεία συμφόρησης. Υπάρχουν επίσης αρκετές περιοχές της ΕΕ όπου η χρήση του φυσικού αερίου αποτελεί σχετικά πρόσφατη εξέλιξη. Τα δίκτυα αυτά θα απαιτηθεί να επεκταθούν προκειμένου να καλύψουν τη μεγαλύτερη ζήτηση και να επεκταθούν σε νέες περιοχές οι οποίες θα επωφεληθούν από το αέριο ως πρωτογενή πηγή ενέργειας.

Στο στάδιο αυτό, δεν θεωρείται ότι απαιτούνται συγκεκριμένα μέτρα υποδομής αφού δεν υπάρχουν για το αέριο οι συστηματικές συμφορήσεις που υφίστανται για τον ηλεκτρισμό. Κατά συνέπεια η μόνη δράση που προτείνεται προς το παρόν για το ζήτημα αυτό είναι η εξής:

ΔΡΑΣΗ 6 Περαιτέρω **αναθεώρηση των προσανατολισμών για τα ΔΕΔ Ενέργειας** η οποία, όπως και στην περίπτωση του ηλεκτρισμού θα ενσωματώσει τα νέα κράτη μέλη.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι δράσεις που προτείνονται στην παρούσα ανακοίνωση απαιτείται να υλοποιηθούν επείγοντως.

Καταρχάς, η προτεινόμενη οδηγία σχετικά με την απόδοση της τελικής χρήσης ενέργειας και τις ενεργειακές υπηρεσίες θα συμβάλει στην εξασφάλιση βιώσιμου ενεργειακού εφοδιασμού. Το μέτρο αυτό θα καθορίσει επιτεύξιμους στόχους για τα κράτη μέλη και θα καταργήσει τα υφιστάμενα εμπόδια για την διάθεση μέτρων αποδοτικής χρήσης της ενέργειας και ενεργειακών υπηρεσιών. Η προσέγγιση αυτή συμβάλει στην εκπλήρωση των δεσμεύσεων της Κοινότητας όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Σε συνδυασμό με το παραπάνω μέτρο, η πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας εφοδιασμού ηλεκτρικής ενέργειας και τις επενδύσεις υποδομής θα συμπληρώσει την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς απαιτώντας από τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν πως οι επενδυτές διαθέτουν σταθερό πλαίσιο για την κατασκευή νέας δυναμικότητας μεταφοράς και θα εξασφαλίσει συνεχή ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης.

Παρομοίως, η πρόταση για απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί αναθεώρησης των προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας θα προωθήσει, σε συνδυασμό με την παραπάνω οδηγία, τα σημαντικότερα έργα ενέργειας που είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου να εξασφαλιστεί ανταγωνιστική αγορά με ασφάλεια εφοδιασμού.

Χωρίς τα μέτρα αυτά, ιδιαίτερα χωρίς την εστίαση σε υψηλότερο επίπεδο διασύνδεσης, υπάρχει σαφής πιθανότητα το άνοιγμα της αγοράς ηλεκτρισμού να μην εξασφαλίσει τα αναμενόμενα οφέλη, η εσωτερική αγορά να μην ολοκληρωθεί και οι ανταλλαγές μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς να συνεχίσουν να εμποδίζονται ενώ το πεδίο για τον πραγματικό ανταγωνισμό θα περιορισθεί δραματικά. Τέλος, για το αέριο, ο προτεινόμενος κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί της μεταφοράς αερίου και του διασυνοριακού εμπορίου, θα επιτρέψει τη λήψη μέτρων που θα βελτιώσουν σημαντικά τη χρήση του υφιστάμενου δικτύου μεταφοράς αερίου. Αυτό το μέτρο θα ωθήσει κατά σημαντικό τρόπο τον ανταγωνισμό και θα βοηθήσει στην περαιτέρω αύξηση των ευκαιριών που θα έχουν οι πελάτες να εξασκήσουν τα νέα τους δικαιώματα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 Ανασκόπηση της προόδου και των δράσεων από την Ανακοίνωση για την ενεργειακή υποδομή το 2001

Η ανακοίνωση της Επιτροπής για την ενεργειακή υποδομή δημοσιεύτηκε τον Δεκέμβριο του 2001. Στο έγγραφο αυτό η Επιτροπή υπογράμμισε τη σημασία της βελτίωσης της υποδομής για λόγους ασφάλειας του εφοδιασμού, ανταγωνισμού και περιβάλλοντος. Στο έγγραφο αυτό, η Επιτροπή πρότεινε 13 δράσεις για τη βελτίωση της χρήσης της υφιστάμενης υποδομής και την ενίσχυση της ανάπτυξης νέας υποδομής. Παρακάτω περιγράφεται η κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι δράσεις αυτές.

1. Τροποποίηση των οδηγιών ηλεκτρισμού και αερίου και έκδοση του κανονισμού για το διασυνοριακό εμπόριο ηλεκτρισμού

Το πακέτο των οδηγιών ηλεκτρισμού και αερίου και ο κανονισμός για το διασυνοριακό εμπόριο ηλεκτρισμού εκδόθηκαν τον Ιούλιο του 2003. Οι αγορές ηλεκτρισμού και αερίου θα ανοίξουν πλήρως μέχρι το 2007 και απαιτείται νομικός διαχωρισμός για τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς. Επιβεβαιώνεται η νομοθετημένη πρόσβαση τρίτων μερών ως βασικός κανόνας και ο κανονισμός για το διασυνοριακό εμπόριο ηλεκτρισμού θα εναρμονίσει σημαντικά τους κανόνες διασυνοριακού εμπορίου ηλεκτρισμού στην Ευρώπη. Αυτό θα βελτιώσει σημαντικά τη χρήση των υφιστάμενων υποδομών.

2. Αναθεώρηση των προσανατολισμών για τη διαφάνεια και τη διαχείριση συμφορήσεων στον ηλεκτρισμό

Το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας επεξεργάστηκε κατευθυντήριες οδηγίες για τη διαφάνεια και τη διαχείριση συμφορήσεων στον τομέα του ηλεκτρισμού. Μια σειρά αρχών για τη διαχείριση των συμφορήσεων παρουσιάστηκε στο 9^ο φόρουμ της Φλωρεντίας τον Οκτώβριο του 2002 ενώ κανόνες με βάση αυτές τις αρχές παρουσιάστηκαν και στο 10^ο φόρουμ της Φλωρεντίας τον Ιούλιο του 2003. Η αναθεώρηση των κατευθυντήριων οδηγιών θα συνεχιστεί και στο μελλοντικό φόρουμ της Φλωρεντίας και θα ολοκληρωθεί στη κανονιστική επιτροπή που θα συσταθεί μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού για το διασυνοριακό εμπόριο τον Ιούλιο του 2004.

3. Εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών διαχείρισης συμφόρησης που συμφωνήθηκαν στο 6^ο φόρουμ της Φλωρεντίας το Νοέμβριο του 2000

Η έκθεση προόδου που συντάχθηκε από την Επιτροπή σε συνεργασία με το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας για το 9^ο φόρουμ της Φλωρεντίας τον Οκτώβριο του 2002, ανέφερε πως οι κατευθυντήριες οδηγίες για τη διαχείριση της συμφόρησης που συμφωνήθηκαν στο 6^ο φόρουμ της Φλωρεντίας το Νοέμβριο του 2000 εφαρμόζονταν μόνο κατά το ήμισυ. Το επίπεδο της εφαρμογής κυμαίνεται σημαντικά ανάμεσα στα κράτη μέλη για αρκετά σημεία ζωτικής σημασίας, αφού η υλοποίηση της εισαγωγής μηχανισμών με βάση την αγορά δεν ήταν καθόλου ικανοποιητική. Αυτό επιβεβαίωσε το γεγονός ότι απαιτούνται δεσμευτικοί κανόνες που θα αποτελούν τμήμα των κατευθυντήριων οδηγιών που προβλέπονται στον κανονισμό για τη ρύθμιση του διασυνοριακού εμπορίου ηλεκτρισμού.

4. Εναρμόνιση τεχνικών και διοικητικών κανόνων σχετικά με τη λειτουργία των γραμμών διασύνδεσης

Η εναρμόνιση των τεχνικών και διοικητικών κανόνων όσον αφορά τη λειτουργία των γραμμών διασύνδεσης προχώρησε στα πλαίσια των εργασιών τις οποίες διευθύνει η UCTE. Έχει ως στόχο την αναθεώρηση των υφιστάμενων συστάσεων για τους κανόνες ασφάλειας

και αξιοπιστίας στα διασυνδεδεμένα δίκτυα μέσω μετατροπής των υφιστάμενων συστάσεων σε εγχειρίδιο UCTE. Τα πρώτα σχέδια παρουσιάστηκαν στο 9^ο φόρουμ της Φλωρεντίας τον Οκτώβριο του 2002 και η δημόσια διαβούλευση άρχισε τον Ιούλιο του 2003. Ο κανονισμός για το διασυνοριακό εμπόριο ηλεκτρισμού προβλέπει τη δυνατότητα να ενταχθούν στους στις κατευθυντήριες οδηγίες διαχείρισης συμφόρησης, κοινοί κανόνες για ελάχιστα πρότυπα ασφάλειας και λειτουργίας για τη χρήση και λειτουργία του δικτύου.

5. Τιμολόγηση των διασυνοριακών ανταλλαγών ηλεκτρισμού

Οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς πρότειναν σύστημα αντιστάθμισης για τις διασυνοριακές ροές ηλεκτρισμού, το οποίο έγινε αποδεκτό επί προσωρινής βάσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας. Άρχισε να ισχύει τον Μάρτιο του 2002. Για το έτος 2003 εφαρμόστηκε βελτιωμένο σύστημα και μια περαιτέρω βελτιωμένη έκδοση με την κατάργηση του εξαγωγικού δασμού συμφωνήθηκε στο 10^ο φόρουμ της Φλωρεντίας τον Ιούλιο του 2003 προκειμένου να καλύψει το έτος 2004. Οι μελλοντικές εξελίξεις θα σημειωθούν στα πλαίσια της κανονιστικής επιτροπής του κανονισμού για το διασυνοριακό εμπόριο.

6. Περαιτέρω μέτρα για τη διαφάνεια της λειτουργίας δικτύων αερίου και

7. Κατευθυντήριες οδηγίες για τη διαχείριση της συμφόρησης και τη τιμολόγηση της διασυνοριακής μεταφοράς αερίου

Ως μέρος των συζητήσεων στο φόρουμ της Μαδρίτης για την πρόσβαση τρίτων μερών στο δίκτυο αερίου, συμφωνήθηκε σύνολο κατευθυντήριων οδηγιών καλής πρακτικής κατά την πέμπτη συνάντηση το Νοέμβριο του 2002. Οι κατευθυντήριες αυτές οδηγίες εφαρμόστηκαν σχετικά καλά παρόλο που παρουσιάζουν ορισμένες ελλείψεις σε μεμονωμένα κράτη μέλη. Βελτίωση ζωτικής σημασίας είναι η δημοσίευση πληροφοριών διασυνοριακής δυναμικότητας από την Ευρωπαϊκή Ένωση των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης Δικτύων Μεταφοράς (GTE) που υλοποιήθηκε από τον Ιανουάριο του 2003. Περαιτέρω αναθεώρηση των κατευθυντήριων οδηγιών συμφωνήθηκε κατά την έβδομη συνάντηση τον Σεπτέμβριο του 2003.

8. Κατευθυντήριες οδηγίες για τον έλεγχο των ρυθμιστικών αρχών και την οικονομική επιβράβευση για υποδομές

Το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Αρχών Ενέργειας παρουσίασε αρχές για το ρυθμιστικό έλεγχο και την οικονομική επιβράβευση για υποδομές κατά το 10^ο φόρουμ της Φλωρεντίας τον Ιούλιο του 2003. Το θέμα αυτό αναλύεται περαιτέρω στην δεύτερη ανακοίνωση για τις υποδομές με την πρόταση όπως οι αρχές αυτές αποτελέσουν το πλαίσιο προκειμένου οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς και οι ρυθμιστικές αρχές να συγκροτήσουν πολυετή στρατηγική για τη βελτίωση των ζεύξεων υποδομής, συμπεριλαμβανομένου και του χρηματοπιστωτικού πλαισίου.

9. Έργα προτεραιότητας Ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος

Τα μεμονωμένα έργα προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος συμπεριελήφθησαν στην αναθεώρηση των προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας που εκδόθηκαν τον Ιούνιο του 2003. Η περαιτέρω αναθεώρηση των προσανατολισμών προκειμένου να ληφθεί υπόψη η διεύρυνση και η σημασία της ενσωμάτωσης των γειτονικών χωρών στην ευρύτερη ενεργειακή αγορά, αποτέλεσαν αντικείμενο διαβουλεύσεων, που ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2003.

10. Έκθεση της Επιτροπής για την ασφάλεια του εφοδιασμού

Αμφότερες οι οδηγίες για τον ηλεκτρισμό και το αέριο απαιτούν τα κράτη μέλη να παρακολουθούν την κατάσταση όσον αφορά την ασφάλεια του εφοδιασμού. Η Επιτροπή θα συντάσσει κάθε δύο χρόνια συνοπτική έκθεση για την κατάσταση στην Ευρώπη και η πρώτη έκθεση της Επιτροπής έχει προγραμματιστεί για το 2004/2005. Σε αυτή τη δεύτερη ανακοίνωση εξετάζονται οι δυνατότητες για περαιτέρω υποχρεώσεις των κρατών μελών και της Επιτροπής.

11. Κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 736/96 που απαιτεί από τα κράτη μέλη να υποβάλουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τις υποδομές ηλεκτρισμού, αερίου και πετρελαίου

Η κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 736/96 που απαιτεί από τα κράτη μέλη να υποβάλουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τις υποδομές ηλεκτρισμού, αερίου και πετρελαίου βρίσκεται σε εξέλιξη και θα αρχίσει να ισχύει το 2004.

12. Ανακοίνωση σχετικά με την εξωτερική ενεργειακή πολιτική της ΕΕ

Η ανακοίνωση της Επιτροπής "Σχετικά με την ανάπτυξη ενεργειακής πολιτικής για τη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση, τις γειτονικές της χώρες και τις χώρες εταίρους" εκδόθηκε τον Μάιο του 2003 (COM(2003) 262 τελικό).

13. Μακροπρόθεσμες επενδύσεις για τον εφοδιασμό με αέριο

Τον Σεπτέμβριο του 2002, η Επιτροπή πρότεινε οδηγία που καλύπτει την ασφάλεια εφοδιασμού με αέριο¹⁷. Στην πρόταση αυτή υποδεικνύεται πως τα κράτη μέλη θα πρέπει να δημοσιεύουν πρότυπα σχετικά με την ασφάλεια εφοδιασμού με αέριο και να έχουν την εξουσία να επιβάλλουν υποχρεώσεις σε μεμονωμένες εταιρείες προκειμένου να εξασφαλιστεί η τήρηση των προτύπων αυτών.

Απαιτείται περαιτέρω εργασία προκειμένου να εξασφαλιστούν οι εμπορικές και οικονομικές συνθήκες εντός της ΕΕ για την πραγματοποίηση μακροπρόθεσμων επενδύσεων στον τομέα της υποδομής εφοδιασμού με αέριο. Η ανακοίνωση της Επιτροπής "σχετικά με την ανάπτυξη ενεργειακής πολιτικής για τη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση, τις γειτονικές της χώρες και τις χώρες εταίρους" του Μαΐου 2003 κάλυψε επίσης τον μακροπρόθεσμο εφοδιασμό με αέριο.

Περίληψη

Οι περισσότερες από τις δράσεις έχουν ολοκληρωθεί, μερικές φορές με ελαφρά καθυστέρηση σε σχέση με το αρχικό χρονοδιάγραμμα. Εντωμεταξύ η προσχώρηση των 10 νέων κρατών μελών επιβεβαιώθηκε, και δημιουργεί περαιτέρω προκλήσεις για την ανάπτυξη της ενεργειακής υποδομής. Τα νέα κράτη μέλη συμμετέχουν ήδη στα φόρα των ρυθμιστικών αρχών και θα ενσωματωθούν πλήρως σε όλες τις σχετικές δραστηριότητες κατά την προσχώρηση τον Μάιο του 2004. Η προσχώρηση δημιουργεί άμεση ανάγκη αναθεώρησης των προσανατολισμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας, η οποία και προτείνεται στο πακέτο μαζί με αυτή την δεύτερη ανακοίνωση σχετικά με την υποδομή.

¹⁷ COM(2002) 488 τελικό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 Ενθάρρυνση Νέων Υποδομών Ηλεκτρισμού

2.1 Εισαγωγή

Οι νέες επενδύσεις στον τομέα της μεταφοράς θα συμβάλλουν αποτελεσματικά στην ικανοποιητική λειτουργία της αγοράς ηλεκτρισμού. Ωστόσο, η πρόοδος είναι αργή προς το παρόν εξαιτίας των δυο κύριων παρακάτω λόγων:

- καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των απαιτούμενων και αναγκαίων διαδικασιών αξιολόγησης για τη χορήγηση αδειών κατασκευής·
- έλλειψη σαφήνειας των κανονιστικών και χρηματοπιστωτικών διευθετήσεων για επενδύσεις ακόμη και για διαχωρισμένες επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς.

Παρόλο που η κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς επιβάλλει συχνά αντιφατικές και δύσκολες αποφάσεις, η άποψη της Επιτροπής είναι πως χωρίς τέτοιες επενδύσεις, η λειτουργία της αγοράς και, σε ορισμένες περιπτώσεις, η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού γρήγορα θα υποβαθμιστούν. Δεν θα πρέπει να επιτραπεί η συνέχιση της σημερινής κατάστασης, στα πλαίσια της οποίας η χορήγηση αδειών περιλαμβάνει μακρά διαδικασία πολλών ετών.

2.2 Ζητήματα που αφορούν το περιβάλλον και την αδειοδότηση

Η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων αποτελεί ζωτικό στοιχείο της στρατηγικής της ΕΕ για την αειφόρο ανάπτυξη. Οι κοινοτικές απαιτήσεις για τέτοιου είδους έργα καθορίζονται στην οδηγία αξιολόγησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων¹⁸. Η επιτυχής περιβαλλοντική αξιολόγηση αποτελεί σημαντικό τμήμα της διαδικασίας λήψης απόφασης με την οποία αποφεύγεται η άνευ λόγου βλάβη στο φυσικό ή αισθητικό περιβάλλον και εξοικονομούνται χρήματα με την αποφυγή δαπανηρών λαθών.

Σε πολλά μέρη της Ευρώπης ωστόσο, οι δυσκολίες που συνάντησε η χορήγηση των απαιτούμενων αδειών, είχε ως αποτέλεσμα να ακυρωθούν αρκετά έργα σε προχωρημένο στάδιο και να υπάρξουν ακόμη και σημαντικά έργα τα οποία έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί αλλά για τα οποία λείπουν ορισμένα μικρά τμήματα. Υπάρχουν επίσης παραδείγματα γραμμών διασύνδεσης μεταξύ χωρών για τα οποία το ένα μέρος δεν μπόρεσε να ολοκληρώσει τη ζεύξη ενώ το άλλο μέρος έχει κατασκευάσει τη γραμμή μέχρι τα σύνορα. Παραδείγματα τέτοιων αδυναμιών περιλαμβάνουν οι ζεύξεις μεταξύ Βελγίου-Γαλλίας, Ιταλίας-Ελβετίας, Ιταλίας-Ελλάδας¹⁹ και έργα ζωτικής σημασίας για την ενίσχυση του αυστριακού δικτύου.

Φαίνεται πως έχουν καταβληθεί περιορισμένες μόνο προσπάθειες για τη διερεύνηση τρόπων με τους οποίους θα ήταν δυνατό να επιταχυνθεί η διαδικασία αξιολόγησης, για παράδειγμα με αυστηρότερη εφαρμογή των χρονοδιαγραμμάτων έγκρισης συμπεριλαμβανομένης και της αποφυγής επανάληψης της αξιολόγησης που αναφέρεται στην οδηγία 2001/42, ή με χρήση λιγότερο παρεμβλητικών τεχνολογιών όπως οι υπόγειες γραμμές ή η εγκατάσταση πολύ κοντά σε άλλα έργα υποδομής όπως οι οδικές και οι σιδηροδρομικές ζεύξεις.

¹⁸ Οδηγία 2001/42/ΕΚ, 27 Ιουνίου 2001.

¹⁹ Παράδειγμα: Ένα τμήμα 7 χιλιομέτρων της γραμμής Santa Sofia - Matera στη νότια Ιταλία. Η γραμμή αυτή περιορίζει προς το παρόν τη χρήση του υποβρύχιου καλωδίου Ιταλίας-Ελλάδας.

Ο παρακάτω κατάλογος περιλαμβάνει στοιχεία που θα μπορούσαν να βελτιώσουν σημαντικά τη δημόσια αποδοχή των έργων και να βοηθήσουν στην έγκαιρη ολοκλήρωσή τους²⁰.

- Τα μεγάλα νέα έργα θα πρέπει να έχουν την υποστήριξη των ευρωπαϊκών, εθνικών και τοπικών αρχών, ενώ θα έχει πλήρως εξηγηθεί η ανάγκη για το έργο και θα έχει εξασφαλισθεί η άνευ όρων υποστήριξη των αρχών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποστηρίξουν κατά προτίμηση τα έργα εκείνα που έχουν συμπεριληφθεί στον κατάλογο των έργων για διευρωπαϊκά δίκτυα προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να υποστηρίζει ενεργά τα έργα αυτού του τύπου και να αξιολογεί περιοδικά την πρόοδο.
- Ο εκ των προτέρων στενός διάλογος με τους ανθρώπους που επηρεάζονται από τη γραμμή, θα εξασφαλίσει πραγματική δυνατότητα επιρροής της χάραξης και θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση τυχόν αντιρρήσεων. Η σωστή αποζημίωση για τις ζημιές που προκαλούνται, αποτελεί επίσης σημαντικό στοιχείο προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοχή του έργου.
- Θα πρέπει να γίνουν δυνατές συντομότερες χρονικές περίοδοι για τις φάσεις μελέτης και αδειοδότησης μεγάλων έργων χωρίς να μειωθούν οι δυνατότητες για τους ενδιαφερόμενους φορείς να συμβάλλουν στη διαδικασία. Σε αυτό θα συμβάλλουν ο καλύτερος συντονισμός των διαφόρων φάσεων της μελέτης, διαβούλευσης και αδειοδότησης. Τα έργα τα οποία έχουν ήδη γίνει αποδεκτά ως έργα προτεραιότητας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος από τα κράτη μέλη στο επίπεδο του Συμβουλίου, τα πλαίσια του προγράμματος διευρωπαϊκών δικτύων, θα πρέπει να αποτελέσουν ειδική κατηγορία από την άποψη αυτή, και θα πρέπει να καταβληθεί κάθε προσπάθεια προκειμένου να επιταχυνθούν οι σχετικές διαδικασίες αφού θα ληφθεί υπόψη το όφελος για την ΕΕ ως σύνολο.
- Αρκετές τεχνικές εναλλακτικές λύσεις είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν για να μειώσουν τις επιπτώσεις της υποδομής στο περιβάλλον και σε όσους κατοικούν κοντά. Η επιλεκτική υπόγεια διέλευση των γραμμών μεταφοράς έχει γίνει τεχνικά και οικονομικά εφικτή. Για ορισμένα έργα έχει επίσης αποδειχτεί με επιτυχία η χρήση άλλων λιγότερο ορατών διευθετήσεων όπως νέων σχεδίων για πυλώνες.

2.3 Χρήση νέων τεχνολογιών όπως για παράδειγμα υπόγεια διέλευση

Τα υπόγεια καλώδια έχουν χρησιμοποιηθεί επί πολλές δεκαετίες για τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε δίκτυα χαμηλής και μέσης τάσης σε αστικές περιοχές. Για δίκτυα υψηλής και υπερυψηλής τάσης χρησιμοποιήθηκαν υπόγεια καλώδια (υπό τη μορφή καλωδίων ελαίου υπό πίεση) σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις λόγω του υψηλού τους κόστους σε σχέση με τις αντίστοιχες υπερυψωμένες γραμμές που μεταφέρουν την ίδια ροή ηλεκτρισμού. Πρόσφατα ωστόσο, εμφανίστηκε μια νέα γενιά υπόγειων καλωδίων που κοστίζουν λιγότερο και εγκαθίστανται ευκολότερα και ταχύτερα. Η Επιτροπή έχει ήδη χρηματοδοτήσει μελέτες στο πλαίσιο του προγράμματος πλαισίου για την έρευνα σχετικά με βελτιωμένη τεχνολογία υπόγειων καλωδίων²¹.

²⁰ Το ζήτημα αυτό έχει αναλυθεί στην έκθεση της Eurelectric “Δημόσια αποδοχή για νέες υπερυψωμένες γραμμές μεταφοράς και υποσταθμούς”, Μάρτιος 2003.

²¹ Π.χ. Πέμπτο πρόγραμμα πλαίσιο CORDIS RTD Έργο αριθ. 67584, 1/1/2003-30/6/2006.

Παρά τις προόδους που έχουν γίνει, το κόστος κατασκευής υπόγειων καλωδίων είναι σημαντικά μεγαλύτερο από εκείνο των αντίστοιχων υπερυψωμένων γραμμών για υψηλή και υπερυψηλή τάση (από 5 έως 20 φορές μεγαλύτερο). Το γεγονός αυτό φαίνεται πως αποκλείει τη γενική εφαρμογή τέτοιων τεχνολογιών λόγω των επιπτώσεων που θα είχε κάτι τέτοιο στην τιμή του ηλεκτρισμού.

Ωστόσο, τα υπόγεια καλώδια παρουσιάζουν λιγότερες απώλειες και χαμηλότερο κόστος συντήρησης και η σύγκριση του κόστους των καλωδίων για ολόκληρη τη ζωή τους σε σχέση με τις υπερυψωμένες γραμμές, είναι δυνατό να καταστήσει τη χρήση των υπόγειων καλωδίων εφικτή λύση σε ειδικές περιπτώσεις, όπως είναι οι αστικές περιοχές, οι περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές και οι περιοχές που υφίστανται δυσμενείς καιρικές συνθήκες και στις οποίες είναι δυνατό να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του εφοδιασμού.

Περαιτέρω ανάλυση του ζητήματος των υπόγειων ηλεκτρικών γραμμών στην Ευρώπη και ειδικότερα στα πλαίσια των διευρωπαϊκών δικτύων ενέργειας περιλαμβάνεται σε χωριστό τεχνικό έγγραφο το οποίο έχει δημοσιευθεί στις ιστοσελίδες της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών²². Αυτή η ανάλυση δείχνει πως τα δίκτυα χαμηλής και μεσαίας τάσης που συχνά τοποθετούνται ήδη υπόγεια (πάνω από 40%), ενώ για τα δίκτυα υψηλής τάσης (γύρω στο 10%) και υπερυψηλής τάσης (1-2%), το ποσοστό υπόγειας τοποθέτησης είναι πολύ χαμηλότερο. Το έγγραφο περιλαμβάνει επίσης ανασκόπηση του πιθανού οικονομικού οφέλους που είναι δυνατό να προκύψει από τα υπόγεια καλώδια παρά το πρόσθετο κόστος κεφαλαίου, το οποίο και συνοψίζεται στον πίνακα 1 παρακάτω. Αυτό δείχνει πως ορισμένες συνδέσεις όπως αυτή της Γαλλίας-Ιταλίας θα πρέπει να αναμένεται να έχουν θετικό όφελος παρά το επιπλέον κόστος των υπόγειων συνδέσεων, ενώ για τη Γαλλία-Ισπανία οι υπολογισμοί είναι λιγότερο ευνοϊκοί.

Πίνακας 1: Ανάλυση κόστους-οφέλους υπόγειων γραμμών διασύνδεσης ηλεκτρισμού²³.

Διασύνδεση	Επιλογή	Κόστος εκατομμύρια €	MW	Κόστος €/MW	εισοδήματα NPV €/MW	Καθαρά κέρδη €/MW
Γαλλία-Ιταλία	Υφιστάμενη σιδηροδρομική σήραγγα	760	2000	380,000	567,238	187,238
Γαλλία-Ιταλία	Νέα σήραγγα ηλεκτρισμού	900	2000	450,000	567,238	117,238
Γαλλία-Ισπανία	Καλώδιο Μεσογείου	1,500	1200	1,250,000	586,398	-663,602

Συνολικά, υπάρχει περιθώριο για σύντομες προσπάθειες στην Ευρώπη, προκειμένου να επεκταθεί η χρήση των υπόγειων καλωδίων σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπου μπορεί να δικαιολογηθεί το επιπλέον κόστος των υπογείων καλωδίων· τέτοιες περιπτώσεις περιλαμβάνουν:

- περιοχές που επηρεάζονται δυσμενώς από αντίξοες καιρικές συνθήκες (άνεμοι, χιόνι, πάγος), όπου η ασφάλεια του εφοδιασμού είναι δυνατό να ενισχυθεί με τη χρησιμοποίηση

²² http://europa.eu.int/comm/energy/electricity/infrastructure/index_en.htm.

²³ Η αξιολόγηση αυτή πραγματοποιήθηκε από την εταιρεία ICF Consultants στα πλαίσια εκθέσεώς τους προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το κόστος κατασκευής πρόσθετης υπόγειας δυναμικότητας σε ορισμένες μεθόδους συγκρίθηκε με τα προβλεπόμενα οφέλη. Τα οφέλη εκτιμήθηκαν με βάση καμπύλες εκτιμώμενων πηγών ηλεκτρισμού που υπολογίστηκαν με το μοντέλο αγοράς ηλεκτρισμού της ICF Consulting (ενοποιημένο μοντέλο ηλεκτρικής ενέργειας). Η ανάλυση πραγματοποιήθηκε με βάση περιθωριακό MW, δηλαδή τι οφέλη θα προσπόριζε δυναμικότητα ενός επιπλέον MW.

υπόγειων ηλεκτρικών γραμμών. Τέτοια πολιτική έχει υιοθετηθεί στη Γαλλία μετά τις καταγίδες του 1999, που παρέλυσαν σημαντικά τμήματα του γαλλικού ηλεκτρικού συστήματος.

- συγκεκριμένα τμήματα των ελλειπουσών διασυνοριακών ζεύξεων ηλεκτρισμού που θεωρούνται ως έργα προτεραιότητας στους προσανατολισμούς για τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας του Ιουλίου 2003.

2.4 Εξουδετέρωση χρηματοπιστωτικών και κανονιστικών εμποδίων

Είναι δυνατό να υπάρχουν επίσης χρηματοπιστωτικά εμπόδια στις επενδύσεις λόγω ακατάλληλου ή ασαφούς κανονιστικού καθεστώτος για νέες επενδύσεις. Προκειμένου να αποφευχθεί κάτι τέτοιο είναι σαφές ότι οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς θα πρέπει να ανταμειφθούν για τις επενδύσεις ορισμένου επιπέδου έτσι ώστε οι αποδόσεις τέτοιων επενδύσεων να καλύπτουν τουλάχιστον το αιτιολογημένο κόστος κεφαλαίου της οικείας επιχείρησης. Κατά γενικό τρόπο, η Επιτροπή πιστεύει πως οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς με τη λεπτομερή τεχνική γνώση που έχουν για το δίκτυο, βρίσκονται στην καλύτερη θέση προκειμένου να προτείνουν και να υλοποιήσουν νέα επενδυτικά σχέδια. Ωστόσο, η Επιτροπή προτείνει ενισχυμένο ρόλο για τις αρμόδιες ρυθμιστικές αρχές προκειμένου να αποσαφηνιστεί το χρηματοπιστωτικό πλαίσιο και να εξασφαλιστεί η υλοποίηση των απαιτούμενων επενδύσεων. Στην πραγματικότητα, η ίδια η Επιτροπή έχει προκαλέσει την έναρξη ορισμένων έργων διασύνδεσης ως αποτέλεσμα αποφάσεων για συγχωνεύσεις, για παράδειγμα στην υπόθεση EDF-Hidrocantabrico, όπου στους όρους για την έγκριση της συγχώνευσης περιλαμβάνονταν αύξηση της διασύνδεσης μεταξύ της Γαλλίας και της Ισπανίας μέχρι 4000 MW από τα 1100 MW που διετίθεντο τη στιγμή της συγχώνευσης.

Ως μία από τις δράσεις που προσδιορίστηκαν στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τις υποδομές το 2001, το συμβούλιο των ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών ενέργειας συνέταξε έγγραφο το οποίο αξιολογεί τις διάφορες δυνατότητες για το κανονιστικό και χρηματοπιστωτικό πλαίσιο για νέες επενδύσεις²⁴. Το έγγραφο αυτό παρουσιάστηκε στο φόρουμ των ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών ηλεκτρισμού (Φλωρεντία) τον Ιούλιο του 2003 και κατέγραψε τρεις κύριες εναλλακτικές λύσεις για τη χρηματοπιστωτική ρύθμιση νέων έργων υποδομής:

- (α) νομοθετική επιβολή με τιμολόγια που καθορίζονται από το νόμο·
- (β) μη νομοθετική επιβολή με τιμολόγια που καθορίζονται από το νόμο·
- (γ) μη νομοθετική επιβολή με τιμολόγια που δεν καθορίζονται από το νόμο, οι αποκαλούμενες "εμπορικές" γραμμές.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι αυτές οι εναλλακτικές λύσεις, ή ο συνδυασμός τους, αποτελούν αποδεκτό πλαίσιο για την ανάπτυξη νέων υποδομών, ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν για κάθε μεμονωμένο έργο επενδύσεων. Ωστόσο, προκειμένου να εξασφαλιστεί κανονιστική βεβαιότητα, οι πιθανοί φορείς ανάπτυξης θα πρέπει να γνωρίζουν εκ των προτέρων το πλαίσιο που θα ισχύσει. Η επισυναπτόμενη πρόταση οδηγίας προβλέπει πως οι ρυθμιστικές αρχές θα έχουν δικαίωμα να επηρεάζουν το πρόγραμμα επενδύσεων των οικείων επιχειρήσεων εκμετάλλευσης συστημάτων μεταφοράς και, στην περίπτωση που η πρόοδος

²⁴ CEER: Αρχές για τον κανονιστικό έλεγχο και την οικονομική επιβράβευση για υποδομές, ανακοίνωση που παρουσιάστηκε στο 10ο φόρουμ της Φλωρεντίας τον Ιούλιο του 2003.

για ορισμένα προγράμματα επενδύσεων δεν είναι ικανοποιητική, οι ρυθμιστικές αρχές θα πρέπει να έχουν επίσης το δικαίωμα να οργανώσουν την εκτέλεση των εργασιών αυτών από τρίτο μέρος, συμπεριλαμβανομένου και του δικαιώματος δημοπράτησης.

Προκειμένου να συμβεί κάτι τέτοιο, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί προσεκτική αξιολόγηση κάθε έργου, το οποίο είναι πιθανόν να αναληφθεί κατά τα επόμενα λίγα έτη. Αυτό απαιτείται γιατί, στην περίπτωση που οι ρυθμιστικές αρχές δεσμευθούν να ασφαλίσουν ένα επενδυτικό σχέδιο μέσω τιμολογίων μεταφοράς, δηλαδή την προσέγγιση (α) παραπάνω, δεσμεύουν τα χρήματα των καταναλωτών ηλεκτρισμού και αερίου. Αναμένεται πως ένα από τα πρώτα καθήκοντα της νέας ομάδας ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών για ηλεκτρισμό και αέριο θα είναι η ανάπτυξη κοινού πλαισίου για νέες επενδύσεις για την εσωτερική αγορά.

2.5 Συμπεράσματα

Οι αυστηρές διαδικασίες για το περιβάλλον και την αδειοδότηση που αφορούν την κατασκευή νέων υποδομών είναι απαραίτητες και θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη. Ωστόσο, θα πρέπει να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να επιταχυνθεί η πρόοδος και αυτό απαιτεί όπως τα κράτη μέλη και οι ρυθμιστικές τους αρχές αναλάβουν μεγαλύτερο βαθμό ελέγχου και ευθύνης. Το Συμβούλιο Ενέργειας έχει ήδη προσδιορίσει στα πλαίσια των διευρωπαϊκών δικτύων τα έργα προτεραιότητας τα οποία είναι ευρωπαϊκού δημόσιου ενδιαφέροντος και τα έργα αυτά θα πρέπει να υλοποιηθούν χωρίς αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Για τα έργα αυτά θα πρέπει να βρεθούν λύσεις προκειμένου να επιταχυνθεί η διαδικασία προγραμματισμού και, όπου απαιτείται, θα πρέπει να εξεταστεί η πιθανότητα χρήσης νέων τεχνολογιών όπως η υπόγεια διέλευση των γραμμών.

Προκειμένου να καταργηθούν τα εμπόδια στην κατασκευή των έργων υποδομών σε εύλογο χρόνο, εισάγονται δύο νέες έννοιες στους αναθεωρημένους προσανατολισμούς των διευρωπαϊκών δικτύων ενέργειας. Καταρχάς, εισάγεται μια Διακήρυξη ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος για ιδιαίτερα σημαντικά διασυνοριακά έργα, η οποία αποδίδει την ύψιστη προτεραιότητα σε εξαιρετικά σημαντικά έργα. Τα έργα αυτά θα πρέπει να λάβουν προτεραιότητα όσον αφορά τα κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα με βάση τους ειδικούς κανόνες κάθε μέσου. Δεύτερον, τα έργα αυτά θα πρέπει να υπόκεινται σε καλά συντονισμένη διαδικασία προγραμματισμού προκειμένου να αποφευχθούν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.