

2012/490/UE: Decisione della Commissione, del 24 agosto 2012 , che modifica l'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale Testo rilevante ai fini del SEE

Gazzetta ufficiale n. L 231 del 28/08/2012 pag. 0016 - 0020

Decisione della Commissione

del 24 agosto 2012

che modifica l'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/490/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale e che abroga il regolamento (CE) n. 1775/2005 [1], in particolare l'articolo 23, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 715/2009 stabilisce norme non discriminatorie per le condizioni di accesso ai sistemi di trasporto del gas naturale per garantire il corretto funzionamento del mercato interno del gas. Poiché la duplicazione dei sistemi di trasporto del gas nella maggior parte dei casi non è economica ed efficiente, la concorrenza nei mercati del gas naturale è stimolata dall'accesso da parte di terzi, per cui l'infrastruttura è aperta a tutti i fornitori in modo trasparente e non discriminatorio. Le frequenti congestioni contrattuali, in cui gli utenti della rete non sono in grado di accedere ai sistemi di trasporto del gas nonostante la disponibilità fisica della capacità, rappresentano un ostacolo sulla strada verso il completamento del mercato interno dell'energia.

(2) L'esperienza ha insegnato che nonostante l'applicazione di alcuni principi di gestione delle congestioni quali l'offerta di capacità interrompibile di cui al regolamento (CE) n. 1775/2005, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 settembre 2005, relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale [2], e del regolamento (CE) n. 715/2009, la congestione contrattuale nelle reti di trasporto del gas all'interno dell'Unione rimane un ostacolo allo sviluppo di un mercato interno efficiente nel settore del gas. Pertanto è necessario modificare gli orientamenti sulle modalità di applicazione delle procedure di gestione della congestione in caso di congestione contrattuale. Conformemente con le disposizioni dell'articolo 23, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2009, occorre che gli orientamenti proposti rispecchino le differenze esistenti fra i sistemi nazionali del gas e che con essi si possa stabilire una serie di requisiti minimi da soddisfare per assicurare condizioni trasparenti e non discriminatorie di accesso alla rete in relazione alle procedure di gestione della congestione.

(3) In caso di congestione contrattuale è opportuno ricorrere a procedure di gestione della congestione volte a porre rimedio a tali eventi facendo convergere nuovamente la capacità non utilizzata verso il mercato, in modo da riassegnarla nel quadro delle procedure di assegnazione regolari.

(4) Nei punti di interconnessione in cui si verifica frequentemente una congestione fisica, spesso le procedure di congestione contrattuale possono rivelarsi inefficaci. In tali casi la soluzione dovrebbe essere cercata sul fronte della pianificazione di rete e dell'investimento.

(5) Conformemente al regolamento (CE) n. 713/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio [3], occorre che l'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (nel prosieguo "l'Agenzia") controlli e analizzi l'attuazione di tali orientamenti. È necessario che i gestori dei sistemi di trasporto pubblichino le informazioni necessarie a individuare l'incidenza dei casi di congestione contrattuale in un formato di facile utilizzo.

(6) Conformemente all'articolo 24 del regolamento (CE) n. 715/2009, le autorità di regolamentazione nazionali garantiscono il rispetto di tali orientamenti.

(7) Al fine di garantire che le procedure di gestione della congestione siano applicate nel modo più efficace in tutti i punti di interconnessione e allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile in tutti i sistemi di entrate-uscite adiacenti è di grande importanza che si instauri una stretta collaborazione tra le autorità di regolamentazione nazionali e i gestori dei sistemi di trasporto dei diversi Stati membri e all'interno degli stessi Stati membri. In particolare, è opportuno che le autorità di regolamentazione nazionale e i gestori dei sistemi di trasporto tengano conto delle buone pratiche e si adoperino per armonizzare i processi di attuazione degli orientamenti in oggetto. Conformemente all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 713/2009, occorre che l'Agenzia e le autorità di regolamentazione nazionali garantiscano che in tutta l'Unione siano attuate le procedure più efficaci di gestione della congestione presso i punti di entrate-uscite applicabili.

(8) Considerando che i gestori dei sistemi di trasporto dispongono di informazioni dettagliate sullo sfruttamento materiale del sistema e che sono nella posizione migliore per valutare i futuri flussi, è opportuno che essi possano determinare la capacità supplementare da erogare oltre alla capacità tecnica calcolata. La decisione di offrire maggiore capacità continua rispetto a quella tecnicamente disponibile in considerazione di scenari di flussi e della capacità contrattuale espone i gestori dei sistemi di trasporto a un rischio che occorre ricompensare opportunamente. Ai fini della determinazione degli introiti dei gestori dei sistemi di trasporto, è tuttavia importante che tale capacità supplementare sia allocata solo se tutta la capacità rimanente, compresa la capacità risultante dall'applicazione di altre procedure di gestione della congestione, è stata assegnata. Occorre che i gestori dei sistemi di trasporto collaborino strettamente per determinare la capacità tecnica. Al fine di prevenire una potenziale congestione fisica, è opportuno che i gestori dei sistemi di trasporto applichino le misure più efficienti sotto il profilo dei costi, prevedendo il ricorso al riacquisto di capacità o adottando altre misure di natura tecnica o commerciale.

(9) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 715/2009.

(10) Le disposizioni di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 51 della direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio [4],

HA ADOTTATO IL PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2009 è modificato in conformità dell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Fatto a Bruxelles, il 24 agosto 2012

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel Barroso

[1] GU L 211 del 14.8.2009, pag. 36.

[2] GU L 289 del 3.11.2005, pag. 1.

[3] GU L 211 del 14.8.2009, pag. 1.

[4] GU L 211 del 14.8.2009, pag. 94.

ALLEGATO

L'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2009 è così modificato:

1) il punto 2.2 è sostituito dal seguente:

"2.2. Procedure di gestione della congestione in caso di congestione contrattuale

2.2.1. Disposizioni generali

1. Le disposizioni di cui al punto 2.2 si applicano nei punti di interconnessione tra sistemi di entrate-uscite adiacenti fisici o virtuali tra due o più Stati membri o all'interno dello stesso Stato membro nella misura in cui i punti sono oggetto di procedure di prenotazione da parte degli utenti. Esse si applicano anche ai punti di entrate-uscite da e per paesi terzi, in base alla decisione dell'autorità di regolamentazione nazionale competente. I punti di uscita verso i consumatori finali e le reti di distribuzione, i punti di entrata da terminali GNL e impianti di produzione nonché i punti di entrate-uscite da e per gli impianti di stoccaggio non sono soggetti alle disposizioni di cui al punto 2.2.

2. In base alle informazioni pubblicate dai gestori dei sistemi di trasporto a norma della sezione 3 del presente allegato e, se del caso, confermate dalle autorità di regolamentazione nazionali, a partire dal 2014 l'Agenzia pubblica, entro il 1o marzo di ogni anno, una relazione di monitoraggio sulla congestione nei punti di interconnessione per quanto riguarda i prodotti di capacità continua venduti nell'anno precedente, tenendo in considerazione, nella misura del possibile, la vendita di capacità sul mercato secondario e l'uso di capacità interrompibile.

3. L'eventuale capacità supplementare disponibile tramite l'applicazione di una delle due procedure di gestione della congestione di cui ai punti 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 e 2.2.5 è offerta da uno o più gestori dei sistemi di trasporto nel quadro della procedura di assegnazione regolare.

4. Le misure di cui ai punti 2.2.2, 2.2.4 e 2.2.5 sono attuate entro il 1o ottobre 2013. Le disposizioni di cui al punto 2.2.3, paragrafi da 1 a 5, si applicano a decorrere dal 1o luglio 2016.

2.2.2. Aumento della capacità tramite un sistema di sottoscrizione eccedente e di riacquisto

1. I gestori dei sistemi di trasporto propongono e, previa approvazione da parte dell'autorità di regolamentazione nazionale, attuano un sistema di sottoscrizione eccedente e di riacquisto basato su incentivi al fine di fornire capacità supplementare su base continua. Prima dell'attuazione, l'autorità di regolamentazione nazionale consulta le autorità omologhe negli Stati membri confinanti e ne tiene in considerazione il parere. Per capacità supplementare si intende la capacità continua offerta oltre alla capacità tecnica di un punto di interconnessione calcolata in base all'articolo 16, paragrafo 1, del presente regolamento.

2. Il sistema di sottoscrizione eccedente e di riacquisto dovrebbe incentivare i gestori dei sistemi di trasporto a mettere a disposizione capacità supplementare, tenendo conto delle condizioni tecniche, come il potere calorifico, la temperatura, il consumo atteso del sistema di entrate-uscite e la capacità delle reti adiacenti. I gestori dei sistemi di trasporto adottano un approccio dinamico quando ricalcolano la capacità tecnica o supplementare del sistema di entrate-uscite.

3. Il sistema di sottoscrizione eccedente e di riacquisto è basato su un regime di incentivazione che riflette i rischi cui si espongono i gestori dei sistemi di trasporto nell'offrire capacità supplementare. Il sistema prevede che gli introiti risultanti dalla vendita di capacità supplementare e le spese derivanti dal sistema di riacquisto o dalle misure previste al paragrafo 6 siano condivisi tra i gestori dei sistemi di trasporto e gli utenti della rete. Le autorità di regolamentazione nazionali decidono la ripartizione di introiti e costi tra il gestore del sistema di trasporto e l'utente della rete.

4. Ai fini della determinazione degli introiti che spettano ai gestori dei servizi di trasporto, la capacità tecnica, in particolare la capacità restituita e, se del caso, la capacità derivante dall'applicazione di meccanismi "use-it-or-lose-it" su base "day-ahead" e meccanismi "use-it-or-lose-it" a lungo termine, si ritengono assegnate prima della capacità supplementare.

5. Nel determinare la capacità supplementare, il gestore del sistema di trasporto tiene in considerazione gli scenari statistici per la capacità fisica che si presume essere inutilizzata in un dato momento in un determinato punto di interconnessione. Esso tiene inoltre conto di un profilo di rischio correlato alla fornitura di capacità supplementare che non comporti un obbligo di riacquisto eccessivo. Nel quadro del sistema di sottoscrizione eccedente e di riacquisto si stimano inoltre la probabilità di ricorso al riacquisto di capacità sul mercato e i relativi costi e se ne tiene conto nella determinazione della capacità supplementare da mettere a disposizione.

6. Se necessario per mantenere l'integrità del sistema, i gestori dei sistemi di trasporto applicano una procedura di riacquisto basata sul mercato in cui gli utenti della rete possono

offrire capacità. Gli utenti della rete sono informati sulla procedura di riacquisto applicabile. Il ricorso a una procedura di riacquisto non pregiudica le misure di emergenza applicabili.

7. Prima di applicare una procedura di riacquisto, i gestori dei sistemi di trasporto verificano se adottando misure alternative di natura tecnica o commerciale sarebbe possibile mantenere l'integrità del sistema in maniera più efficiente sotto il profilo dei costi.

8. Nel proporre il sistema di sottoscrizione eccedente e di riacquisto, il gestore del sistema di trasporto fornisce tutti i dati pertinenti, le stime e i modelli all'autorità di regolamentazione nazionale, in modo da consentire a quest'ultima di valutare il sistema. Il gestore del sistema di trasporto riferisce periodicamente all'autorità di regolamentazione nazionale sul funzionamento del sistema e, su richiesta di quest'ultima, fornisce tutti i dati del caso. L'autorità di regolamentazione nazionale può chiedere al gestore della rete di trasporto di modificare il suo sistema.

2.2.3. Meccanismo "use-it-or-lose-it" su base "day-ahead"

1. Per quanto riguarda la modifica della nomination iniziale, le autorità di regolamentazione nazionali possono chiedere ai gestori dei sistemi di trasporto di applicare almeno i principi di cui al paragrafo 3 per ciascun utente della rete nei punti di interconnessione se, sulla base della relazione annuale di monitoraggio dell'Agenzia conformemente al punto 2.2.1, paragrafo 2, è dimostrato che nei punti di interconnessione la domanda era superiore all'offerta, al prezzo di riserva nel caso di aste, nel corso delle procedure per l'assegnazione di capacità nell'anno cui si riferisce la relazione di monitoraggio per prodotti da utilizzare nell'anno in questione o in uno dei due anni successivi,

- a) per almeno tre prodotti di capacità continua con una durata di un mese;
- b) per almeno due prodotti di capacità continua con una durata di un trimestre; o
- c) per almeno un prodotto di capacità continua con una durata pari o superiore a un anno; o
- d) se non è stato offerto nessun prodotto di capacità continua con una durata pari o superiore a un mese.

2. Se, sulla base della relazione annuale di monitoraggio è dimostrato che una situazione di cui al paragrafo 1, probabilmente non si riprodurrà nei tre anni seguenti, ad esempio in ragione della capacità resa disponibile in seguito all'espansione fisica della rete o alla scadenza di contratti di lunga durata, l'autorità di regolamentazione nazionale competente può decidere di porre fine al meccanismo continuo "use-it-or-lose-it" su base "day-ahead".

3. Le re-nomination di capacità continua sono autorizzate fino a un massimo del 90 % e un minimo del 10 % della capacità contrattuale dall'utente della rete nel punto di interconnessione. Tuttavia, se la nomination è superiore all'80 % della capacità contrattuale, la metà del volume non designato può essere rivista verso l'alto. Se la nomination non è superiore al 20 % della capacità contrattuale, la metà del volume designato può essere rivista verso il basso. L'applicazione del presente paragrafo non pregiudica le misure di emergenza applicabili.

4. Il detentore iniziale della capacità contrattuale può procedere a una re-nomination su base interrompibile della parte vincolata della sua capacità continua contrattuale.

5. Il paragrafo 3 non si applica agli utenti della rete, ossia persone e imprese nonché le imprese da loro controllate ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 139/2004, che nell'anno precedente detenevano meno del 10 % della capacità tecnica media nel punto di interconnessione.

6. Nei punti di interconnessione in cui si applica un meccanismo continuo "use-it-or-lose-it" su base "day-ahead" conformemente al paragrafo 3, l'autorità di regolamentazione nazionale effettua una valutazione della relazione con il sistema di sottoscrizione eccedente e di riacquisto di cui al punto 2.2.2, cui può seguire la decisione dell'autorità di regolamentazione nazionale di non applicare le disposizioni del punto 2.2.2 in tali punti di interconnessione. Una tale decisione è notificata senza indugio all'Agenzia e alla Commissione.

7. Un'autorità di regolamentazione nazionale può decidere di applicare un meccanismo continuo "use-it-or-lose-it" su base "day-ahead" a norma del paragrafo 3 in un punto di interconnessione. Prima di adottare la decisione, l'autorità di regolamentazione nazionale si consulta con le autorità omologhe degli Stati membri confinanti. La decisione dell'autorità di

regolamentazione nazionale tiene in considerazione i pareri delle autorità omologhe dei paesi confinanti.

2.2.4. Restituzione di capacità contrattuale

I gestori dei sistemi di trasmissione accettano qualsiasi restituzione di capacità continua concessa contrattualmente all'utente della rete in un punto di interconnessione, ad eccezione dei prodotti di capacità dalla durata pari o inferiore a un giorno. L'utente della rete conserva i diritti e gli obblighi in virtù del contratto relativo alla capacità finché quest'ultima non è riassegnata dal gestore del sistema di trasporto e nella misura in cui la capacità non è riassegnata dal gestore del sistema di trasporto. La capacità restituita si considera riassegnata solamente una volta che l'intera capacità disponibile è stata assegnata. Il gestore del sistema di trasporto informa senza indugio l'utente della rete di qualsiasi riassegnazione della relativa capacità restituita. Le modalità e le condizioni specifiche per la restituzione di capacità, in particolare in casi in cui sono diversi utenti della rete a restituirla, sono subordinate all'approvazione dell'autorità di regolamentazione nazionale.

2.2.5. Meccanismo "use-it-or-lose-it" a lungo termine

1. Le autorità di regolamentazione nazionali impongono ai gestori dei sistemi di trasporto di ritirare parzialmente o in toto la capacità contrattuale sistematicamente sottoutilizzata in un punto di interconnessione da un utente della rete laddove quest'ultimo non abbia offerto la propria capacità non utilizzata a condizioni ragionevoli e laddove altri utenti della rete richiedano capacità continua. In particolare, la capacità contrattuale si ritiene sistematicamente sottoutilizzata se

- a) l'utente della rete utilizza annualmente, in media, meno dell'80 % della sua capacità contrattuale dal 1o aprile al 30 settembre e dal 1o ottobre al 31 marzo, a fronte di un contratto con durata effettiva superiore a un anno senza un'adeguata giustificazione; o
- b) l'utente della rete ricorre sistematicamente a una re-nomination relativa a una percentuale prossima al 100 % della sua capacità contrattuale e la rivede verso il basso al fine di aggirare le regole stabilite al punto 2.2.3, paragrafo 3.

2. L'applicazione di un meccanismo continuo "use-it-or-lose-it" su base "day-ahead" non giustifica la mancata applicazione del paragrafo 1.

3. In seguito al ritiro l'utente della rete perde parzialmente o completamente la capacità contrattuale per un dato periodo di tempo o per la restante durata contrattuale effettiva. L'utente della rete conserva i diritti e gli obblighi in virtù del contratto relativo alla capacità finché quest'ultima non è riassegnata dal gestore del sistema di trasporto e nella misura in cui la capacità non è riassegnata dal gestore del sistema di trasporto.

4. I gestori dei sistemi di trasporto forniscono regolarmente alle autorità di regolamentazione nazionali tutte le informazioni necessarie per monitorare in quale misura è utilizzata la capacità disciplinata da un contratto dalla durata effettiva superiore a un anno o di trimestri ricorrenti che si estendono per un periodo di almeno due anni.";

2) il punto 3.1.1, paragrafo 1, è così modificato:

a) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) in un formato scaricabile che è stato concordato tra gli operatori dei sistemi di trasporto e le autorità di regolamentazione nazionali in base a un parere su un formato armonizzato fornito dall'Agenzia e che permetta di effettuare analisi quantitative;"

b) si aggiunge la seguente lettera h):

"h) tutti i dati sono resi disponibili dal 1o ottobre 2013 su una piattaforma centrale a livello di UE, stabilita dall'ENTSO in base all'efficienza sotto il profilo dei costi.";

3) al punto 3.3, paragrafo 1, sono aggiunte le seguenti lettere h), i), j), k) ed l):

"h) richieste legalmente ammissibili non accolte, relative a prodotti di capacità continua con una durata pari o superiore a un mese, incluso il numero e il volume di tali richieste non accolte;

i) nel caso di aste, indicazioni su dove e quando prodotti di capacità continua con una durata pari o superiore a un mese sono stati liquidati a prezzi superiori al prezzo di riserva;

j) indicazioni su dove e quando non è stato offerto nessun prodotto di capacità continua con una durata pari o superiore a un mese nel quadro della procedura di assegnazione regolare;

k) capacità totale messa a disposizione mediante l'applicazione delle procedure di gestione delle congestioni stabilite ai punti 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 e 2.2.5. per ciascuna procedura di gestione delle congestioni applicata;

l) le disposizioni di cui alle lettere da h) a k) si applicano a partire dal 1o ottobre 2013."
