

32006D0770

Jurnalul Oficial L 312 , 11/11/2006 p. 0059 - 0065

Decizia Comisiei din 9 noiembrie 2006

de modificare a anexei la Regulamentul (CE) nr. 1228/2003 privind condițiile de acces la rețea pentru schimburile transfrontaliere de energie electrică

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2006/770/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1228/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 iunie 2003 privind condițiile de acces la rețea pentru schimburile transfrontaliere de energie electrică [1], în special articolul 8 alineatul (4),

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 1228/2003 a prevăzut orientările cu privire la gestionarea și alocarea capacității de transfer disponibile a interconexiunilor dintre sistemele naționale.

(2) În cadrul acestor orientări ar trebui să fie introduse metode eficiente de gestionare a congestiei pentru capacitățile electrice transfrontaliere de interconexiune, pentru a asigura un acces efectiv la sistemele de transport, în scopul tranzacțiilor transfrontaliere.

(3) Măsurile prevăzute prin prezenta decizie sunt în conformitate cu avizul comitetului menționat la articolul 13 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1228/2003,

DECIDE:

Articolul 1

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1228/2003 se înlocuiește cu anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Adoptată la Bruxelles, 9 noiembrie 2006.

Pentru Comisie

Andris Piebalgs

Membru al Comisiei

[1] JO L 176, 15.7.2003, p. 1.

ANEXĂ

Orientări privind gestionarea și alocarea capacității de transfer disponibile a interconexiunilor dintre sisteme naționale

1. Dispoziții generale

1.1. Operatorii sistemului de transport se străduiesc să accepte toate tranzacțiile comerciale, inclusiv pe acelea care implică schimburi transfrontaliere.

1.2. În absența congestiilor, nu se aplică nici o restricție de acces la interconexiune. Atunci când aceasta este situația obișnuită, nu este nevoie să se prevadă o procedură generală permanentă în privința alocării capacităților pentru a asigura accesul la un serviciu de transport transfrontalier.

1.3. Atunci când tranzacțiile comerciale programate nu sunt compatibile cu o funcționare în siguranță a rețelelor, operatorii sistemului de transport reduc congestia pentru a respecta cerințele de funcționare în siguranță a rețelei, făcând totodată eforturi pentru a se asigura că orice costuri asociate rămân la un nivel economic rezonabil. Redispecerizarea sau comerțul în contrapartidă se iau în considerare doar în cazul în care nu este posibilă aplicarea măsurilor pentru menținerea unui cost scăzut.

1.4. În cazul congestiei structurale, operatorii sistemului de transport pun în aplicare, de îndată, normele și dispozițiile adecvate pentru gestionarea congestiei, definite și adoptate în prealabil de comun acord. Metodele de gestionare a congestiei garantează că fluxurile fizice de energie electrică asociate cu toate capacitățile de transport alocate corespund cu standardele de siguranță ale rețelei.

1.5. Metodele adoptate pentru gestionarea congestiei furnizează semnale economice eficiente către operatorii de piață și către operatorii sistemului de transport, favorizează concurența și sunt adecvate pentru aplicarea la scară regională și comunitară.

1.6. Nici o diferențiere bazată pe tranzacții nu poate fi pusă în practică în gestionarea congestiei. O cerere specifică de serviciu de transport se refuză numai în cazul în care următoarele condiții sunt îndeplinite simultan:

(a) fluxurile fizice incrementale de energie electrică ce rezultă din acceptarea acestei cereri au ca efect posibilitatea ca funcționarea în siguranță a rețelei electrice să nu mai fie garantată și

(b) valoarea monetară anexată acestei cereri în procedura de gestionare a congestiei este inferioară celei din toate celelalte cereri care se preconizează a fi acceptate pentru același serviciu și în aceleași condiții.

1.7. Pentru a defini zonele de rețea adecvate în care și între care se aplică gestionarea congestiei, operatorii sistemului de transport se bazează pe principiile raportului cost-eficiență și al reducerii la minim a impacturilor negative pe piața internă de energie electrică. Astfel, operatorii sistemului de transport nu limitează capacitatea de interconexiune pentru a rezolva o congestie situată în interiorul zonei proprii de control, cu excepția motivelor menționate anterior și a motivelor de funcționare în siguranță [1]. În cazul în care se produce această situație, aceasta este descrisă și prezentată în mod transparent de către operatorii sistemului de transport tuturor utilizatorilor. Această situație nu este tolerată decât până în momentul în care este găsită o soluție pe termen lung. Metodologia și proiectele care permit găsirea soluției pe termen lung sunt descrise și prezentate în mod transparent de către operatorii sistemului de transport tuturor utilizatorilor.

1.8. Pentru a echilibra rețeaua din interiorul zonei de control prin măsuri operaționale în rețea și prin măsuri de redispecerizare, operatorii sistemului de transport țin seama de efectul acestor măsuri asupra zonelor de control vecine.

1.9. Până la 1 ianuarie 2008, mecanismele de gestionare în aceeași zi a congestiei capacității de interconexiune sunt stabilite într-o manieră coordonată și în condiții de funcționare în siguranță, astfel încât să se asigure maximizarea posibilităților de comerț și echilibru transfrontalier.

1.10. Autoritățile naționale de reglementare evaluează periodic metodele de gestionare a congestiei, acordând o atenție deosebită respectării principiilor și normelor stabilite de prezentul regulament și de prezentele orientări și respectării termenilor și condițiilor stabilite chiar de către autoritățile de reglementare în temeiul acestor principii și norme. Această evaluare include o consultare a tuturor operatorilor de piață, precum și studii specializate.

2. Metode de gestionare a congestiei

2.1. Metodele de gestionare a congestiei se bazează pe mecanismele pieței, astfel încât să favorizeze un comerț transfrontalier eficient. În acest scop, capacitățile se alocă doar sub formă de licitații explicite (capacități) sau implicite (capacități și energie). Cele două metode pot coexista pentru aceeași interconexiune. Pentru comerțul în aceeași zi, se poate aplica un regim de continuitate.

2.2. În funcție de condițiile de concurență, mecanismele de gestionare a congestiei pot să acorde alocarea capacităților de transport, atât pe termen lung, cât și pe termen scurt.

2.3. Fiecare procedură de alocare a capacității alocă o fracțiune prestabilită din capacitatea de interconexiune disponibilă, plus restul de capacitate care nu a fost alocată în prealabil și capacitatea eliberată de către deținătorii de capacități care au beneficiat de alocări anterioare.

2.4. Operatorii sistemului de transport optimizează gradul de fermitate al capacităților, ținând seama de obligațiile și drepturile operatorilor de piață, pentru a încuraja o concurență efectivă și eficientă. O fracțiune rezonabilă din capacitate poate fi oferită pe piață cu un grad mai scăzut de fermitate, dar condițiile precise pentru transportul pe magistralele transfrontaliere sunt făcute cunoscute operatorilor de piață în orice moment.

2.5. Drepturile de acces pentru alocare pe termen mediu și lung sunt drepturi ferme de utilizare a capacității de transport. Acestea se supun principiilor "ce nu folosești, pierzi" (use-it-or-lose-it) sau "ce nu folosești, vinzi" (use-it-or-sell-it) la momentul notificării.

2.6. Operatorii sistemului de transport definesc o structură adecvată pentru alocarea capacităților în funcție de intervalele de timp. Această structură poate cuprinde o opțiune care să permită rezervarea unui procent minim al capacității de interconexiune pentru o alocare zilnică sau în aceeași zi. Această structură a alocării se află sub rezerva evaluării de către autoritățile de reglementare. Pentru a elabora propunerile, operatorii sistemului de transport țin seama de:

(a) caracteristicile piețelor;

(b) condițiile operaționale, precum consecințele compensării operațiunilor programate ferm;

(c) gradul de armonizare a procentelor și a termenelor adoptate pentru diferitele mecanisme de alocare a capacităților în vigoare.

2.7. Este necesar ca alocarea capacităților să nu producă discriminări între operatorii de piață care doresc să își exerseze dreptul de a recurge la contracte de aprovizionare bilaterale sau de a prezenta oferte la bursa energiei electrice. Ofertele cu cea mai mare valoare, formulate implicit sau explicit într-un termen dat, sunt câștigătoare.

2.8. În regiunile în care piețele financiare de electricitate la termen sunt bine dezvoltate și au demonstrat eficiență, toată capacitatea de interconexiune poate fi alocată sub formă de licitație implicită.

2.9. Cu excepția cazurilor de noi interconexiuni care beneficiază de scutiri în temeiul articolului 7 din regulament, stabilirea prețurilor de rezervă în metodele de alocare a capacității nu este autorizată.

2.10. În principiu, toți potențialii operatori de piață sunt autorizați să participe fără restricție la procesul de alocare. Pentru a se evita apariția sau agravarea unor probleme legate de eventuala utilizare a unei poziții dominante de către orice operator de piață, autoritățile competente în materie de reglementare și/sau concurență, după caz, pot impune restricții în general sau unei societăți în particular, pe motiv de poziție dominantă pe piață.

2.11. Operatorii de piață comunică operatorilor sistemului de transport cererile lor ferme de rezervare a capacităților înainte de o dată stabilită pentru fiecare interval de timp. Data limită este fixată astfel încât să permită operatorilor sistemului de transport să realoce capacitățile neutilizate în cadrul următoarelor termene relevante, inclusiv sesiunile în aceeași zi.

2.12. Capacitățile pot face obiectul comerțului liber pe piața secundară, cu condiția ca operatorii sistemului de transport să fie informați cu suficient timp înainte. Atunci când un operator al sistemului de transport refuză un schimb (o tranzacție) secundar(ă), acesta are obligația de a notifica și de a explica în mod clar și într-o manieră transparentă refuzul tuturor operatorilor de piață și să informeze autoritatea de reglementare.

2.13. Consecințele financiare ale neîndeplinirii obligațiilor asociate cu alocarea capacităților, revin celor răspunzători pentru această neîndeplinire. Atunci când operatorii de piață nu utilizează capacitățile pe care s-au angajat să le utilizeze sau, în cazul capacităților care au făcut obiectul unei licitații explicite, nu realizează schimburi pe piața secundară sau nu restituie capacitățile în timp util, aceștia pierd dreptul de utilizare a acestor capacități și sunt pasibili de plata unei penalități care reflectă costurile. Toate penalitățile care reflectă costurile pentru neutilizarea capacităților trebuie să fie justificate și proporționale. De asemenea, în cazul în care un operator al sistemului de transport nu își respectă obligațiile, acesta este obligat să compenseze operatorul de piață pentru pierderea dreptului de a utiliza capacitățile. În acest scop, nu se ține seama de nici un prejudiciu indirect. Conceptele și metodele de bază care permit stabilirea responsabilităților în caz de neîndeplinire a obligațiilor sunt definite în prealabil în ceea ce privește consecințele financiare și sunt supuse evaluării autorității (autorităților) naționale de reglementare competente.

3. Coordonare

3.1. Alocarea capacităților la nivelul unei interconexiuni este coordonată și pusă în aplicare de către operatorii sistemului de transport în cauză prin recurgerea la proceduri de alocare comune. În cazul în care schimburile comerciale dintre două țări (operatori ai sistemului de transport) riscă să modifice în mod semnificativ condițiile fluxurilor fizice într-o țară terță (operator al sistemului de transport), metodele de gestionare a congestiei sunt coordonate de către toți operatorii sistemului de transport în cauză, prin recurgerea la o procedură comună de gestionare a congestiei. Autoritățile naționale de reglementare și operatorii sistemului de transport se asigură că nici o procedură de gestionare a congestiei cu repercusiuni importante asupra fluxurilor fizice de energie electrică în alte rețele nu este elaborată în mod unilateral.

3.2. Până la 1 ianuarie 2007, se aplică o metodă și o procedură comună de gestionare coordonată a congestiei privind cel puțin alocarea capacităților cu scadența anual, lunar și pentru ziua următoare între țările care aparțin regiunilor următoare:

- (a) Europa de Nord (Danemarca, Suedia, Finlanda, Germania și Polonia);
- (b) Europa de Nord-Vest (Benelux, Germania și Franța);
- (c) Italia (Italia, Franța, Germania, Austria, Slovenia și Grecia);
- (d) Europa Centrală și de Est (Germania, Polonia, Republica Cehă, Slovacia, Ungaria, Austria și Slovenia);
- (e) Europa de Sud-Vest (Spania, Portugalia și Franța);
- (f) Regatul Unit, Irlanda și Franța;
- (g) Țările baltice (Estonia, Letonia și Lituania).

În cadrul unei interconexiuni care implică țări care aparțin mai multor regiuni, se poate aplica o metodă diferită de gestionare a congestiei, pentru a asigura compatibilitatea cu metodele aplicate în celelalte regiuni. În această situație, operatorii sistemului de transport în cauză propun metoda care este supusă evaluării autorităților naționale de reglementare corespunzătoare.

3.3. Regiunile prevăzute la punctul 2.8 pot alocă toată capacitatea lor de interconexiune printr-o alocare pentru ziua următoare.

3.4. Proceduri compatibile de management al congestiei sunt definite în aceste șapte regiuni, în vederea constituirii unei piețe europene de energie electrică interne cu adevărat integrate. Este necesar ca operatorii de piață să nu se confrunte cu sisteme regionale incompatibile.

3.5. În vederea promovării unui comerț transfrontalier și a unei concurențe echitabile și eficiente, coordonarea între operatorii sistemului de transport în cadrul regiunilor menționate anterior la punctul 3.2 include toate etapele procesului, de la calculul capacităților și al optimizării alocării, la funcționarea în siguranță a rețelei, cu o repartizare clară a responsabilităților. Această coordonare cuprinde, în special:

- (a) utilizarea unui model de transport comun care să permită gestionarea eficientă a fluxurilor în buclă fizice interdependente și să țină seama de discrepanțele între fluxurile fizice și cele comerciale;
- (b) alocarea și nominalizarea capacităților pentru gestionarea eficientă a fluxurilor în buclă fizice interdependente;

(c) obligații identice pentru titularii capacităților în privința furnizării de informații privind utilizarea preconizată a capacității, cu alte cuvinte, nominalizarea capacității (pentru licitațiile explicite);

(d) intervale de timp și date de încheiere identice;

(e) structură identică pentru alocarea capacității în intervale de timp diferite (de exemplu, 1 zi, 3 ore, 1 săptămână etc.) și în termeni de blocuri de capacitate vândute (cantitate de electricitate exprimată în MW, MWh etc.);

(f) cadru contractual coerent cu operatorii de piață;

(g) verificarea fluxurilor pentru a asigura respectarea cerințelor de siguranță a rețelei în scopul planificării operaționale și a exploatarei în timp real;

(h) tratamentul contabil și reglementarea acțiunilor de gestionare a congestiei.

3.6. Coordonarea cuprinde, de asemenea, schimbul de informații dintre operatorii sistemului de transport. Natura, data și frecvența schimbului de informații sunt compatibile cu activitățile prevăzute la punctul 3.5 și cu funcționarea pieței de energie electrică. Aceste schimburi de informație permit în special operatorilor sistemelor de transport să își optimizeze previziunile în privința situației globale a rețelei, astfel încât să se evalueze fluxurile transportate în rețeaua lor și capacitatea interconexiunilor disponibile. Toți operatorii sistemului de transport care culeg informații în numele altor operatori ai sistemului de transport transmit acestora rezultatele culegerii de date.

4. Calendarul operațiunilor pe piață

4.1. Alocarea capacităților de transport disponibile se face cu suficient timp în avans. Înaintea fiecărei alocări, operatorii sistemului de transport interesați publică în comun capacitatea care poate fi alocată, ținându-se seama, după caz, de capacitățile eliberate de drepturi de transport ferme, iar, în cazul în care este oportun, de soldul notificărilor pe interconexiune asociate, precum și de orice perioadă în decursul căreia capacitatea este redusă sau indisponibilă (de exemplu, din motive de întreținere).

4.2. Ținându-se seama pe deplin de siguranța rețelei, nominalizarea drepturilor de transport se efectuează cu suficient timp în avans, înaintea sesiunilor pentru ziua următoare de pe toate piețele organizate relevante și înaintea publicării capacității care poate fi alocată în temeiul mecanismului de alocare pentru ziua următoare sau în aceeași zi. Nominalizările drepturilor de transport în direcția opusă sunt compensate astfel încât să asigure o utilizare eficientă a interconexiunii.

4.3. Alocările succesive în aceeași zi a capacității de transport disponibile pentru ziua Z se efectuează în zilele Z-1 și Z, după publicarea programelor de producție indicative sau efective pentru ziua următoare.

4.4. Pentru a organiza funcționarea rețelei pentru ziua următoare, operatorii sistemelor de transport fac schimb de informații cu operatorii sistemelor de transport din vecinătate, care cuprind estimările în ceea ce privește topologia rețelei, disponibilitatea și previziunile de producție ale unităților de producție și ale fluxurilor de sarcină, astfel încât să se optimizeze utilizarea ansamblului rețelei prin măsuri operaționale, în conformitate cu normele care reglementează funcționarea în siguranță a rețelei.

5. Transparență

5.1. Operatorii sistemului de transport publică toate datele utile în ceea ce privește disponibilitatea rețelei, accesul la rețea și utilizarea rețelei, inclusiv un raport privind locurile și cauzele congestiei, metodele aplicate în vederea gestionării congestiei și proiectele privind gestionarea sa viitoare.

5.2. Operatorii sistemului de transport publică o descriere generală a metodei de gestionare a congestiei aplicată în diferite circumstanțe pentru a maximiza capacitatea disponibilă pe piață, precum și un plan general de calcul al capacității de interconexiune pentru diferitele intervale de timp, bazate pe realitățile electrice și fizice ale rețelei. Acest plan este supus evaluării autorităților de reglementare ale statelor membre interesate.

5.3. Operatorii sistemului de transport descriu în detaliu și pun la dispoziție în mod transparent tuturor potențialilor utilizatori ai rețelei procedurile folosite privind gestionarea congestiei și alocarea capacităților, precum și termenele și procedurile de cerere de capacitate, o descriere a produselor oferite și a drepturilor și obligațiilor, atât ale operatorilor sistemului de transport, cât și ale părții care obține capacitatea, inclusiv responsabilitățile în cazul neîndeplinirii obligațiilor.

5.4. Normele de siguranță în ceea ce privește funcționarea și planificarea fac parte integrantă din informațiile pe care operatorii sistemului de transport le publică într-un document deschis și public. Acest document este, de asemenea, supus evaluării autorităților naționale de reglementare.

5.5. Operatorii sistemului de transport publică toate datele utile privind schimburile transfrontaliere pe baza celor mai bune previziuni posibile. Pentru a asigura îndeplinirea acestei obligații, operatorii de piață în cauză comunică operatorilor sistemului de transport toate datele utile. Modalitatea de publicare a acestor informații este supusă evaluării autorităților de reglementare. Operatorii sistemului de transport publică cel puțin:

(a) anual: informații asupra evoluției pe termen lung a infrastructurii de transport și impactul ei asupra capacității de transport transfrontalier;

(b) lunar: previziunile pentru luna următoare și pentru anul următor ale capacităților de transport aflate la dispoziția pieței, ținând seama de toate informațiile utile de care operatorii sistemului de transport dispun la momentul evaluării previziunilor (de

exemplu, efectul anotimpurilor asupra capacității liniilor, a activităților de întreținere a rețelei, a disponibilității unităților de producție etc.);

(c) săptămânal: previziunile pentru săptămâna următoare a capacităților de transport aflate la dispoziția pieței, ținând seama de toate informațiile utile de care operatorii sistemului de transport dispun la momentul evaluării previziunilor, precum previziunile meteorologice, planificarea lucrărilor de întreținere a rețelei, disponibilitatea unităților de producție etc.);

(d) zilnic: capacitățile de transport pentru ziua următoare și în aceeași zi aflate la dispoziția pieței pentru fiecare unitate de timp a pieței, ținând seama de ansamblul soldului notificărilor pe interconexiune pentru ziua următoare, de programele de producție pentru ziua următoare, de previziunile în ceea ce privește cererea și de planificarea lucrărilor de întreținere a rețelei;

(e) capacitatea totală deja alocată, pe unitate de timp a pieței, și toate condițiile utile în care această capacitate poate fi utilizată (de exemplu, prețul echilibrat al licitațiilor, obligațiile privind modalitățile de utilizare a capacităților etc.), cu scopul de a identifica eventuale capacități rămase;

(f) capacitățile alocate, cât mai curând posibil după fiecare alocare, precum și indicarea prețurilor plătite;

(g) capacitatea totală folosită, pe unitate de timp a pieței, imediat după notificare;

(h) în timp real, în măsura posibilităților: fluxurile comerciale și fizice realizate, pe bază cumulată, pe unități de timp ale pieței, incluzând o descriere a efectelor eventualelor măsuri corective luate de către operatorii sistemului de transport (de exemplu, restricționarea tranzacțiilor) pentru a rezolva problemele de rețea sau de sistem;

(i) informațiile ex-ante privind indisponibilitățile prevăzute și informațiile ex-post pentru ziua precedentă privind indisponibilitățile prevăzute și neprevăzute ale unităților de producție cu o capacitate mai mare de 100 MW.

5.6. Toate informațiile utile sunt puse la dispoziția pieței în timp util pentru a permite negocierea tuturor tranzacțiilor (precum data negocierilor contractelor anuale de furnizare pentru clienții industriali sau data la care ofertele sunt transmise pe piețele organizate).

5.7. Operatorii sistemului de transport publică informații utile privind cererea previzionată și producția în funcție de intervalele de timp menționate la punctele 5.5 și 5.6. Operatorii sistemului de transport publică, de asemenea, informațiile utile și necesare pentru piața de echilibru transfrontalier.

5.8. La momentul publicării previziunilor, valorile realizate ex-post pentru datele de previziune sunt, de asemenea, publicate într-un interval de timp următor celui la care se aplică previziunea sau cel mai târziu în ziua următoare ($Z + 1$).

5.9. Toate informațiile publicate de către operatorii sistemului de transport sunt puse la dispoziție gratuit, într-o formă ușor accesibilă. Toate datele sunt, de asemenea, accesibile prin mijloace adecvate și standardizate pentru schimbul de informații, care urmează să fie definite în strânsă colaborare cu operatorii de piață. Datele includ informații privind perioadele trecute, de minimum de doi ani, pentru ca noii operatori de piață să poată avea, de asemenea, acces la aceste date.

5.10. Operatorii sistemului de transport fac schimb, cu regularitate, de date suficient de precise prin rețea și fluxuri de sarcină, cu scopul de a permite calculul fluxului de sarcină pentru fiecare operator al sistemului de transport în zona sa de interes. Aceeași serie de informații este pusă la dispoziția autorităților de reglementare și a Comisiei Europene, la cerere. Autoritățile de reglementare și Comisia Europeană asigură tratamentul confidențial al acestei serii de informații, fie ele însele, fie prin intermediul unor consultanți însărcinați cu realizarea unor lucrări de analiză pe baza acestor baze de date.

6. Utilizarea veniturilor provenite din gestionarea congestiei

6.1. Procedurile de gestionare a congestiei asociate cu intervale de timp prestabilite pot genera venituri doar în cazul în care se produce o congestie în raport cu respectivul interval de timp, cu excepția cazului unor noi interconexiuni care beneficiază de o derogare în temeiul articolului 7 din regulament. Procedura de distribuire a acestor venituri este supusă evaluării autorităților de reglementare și este necesar să nu denatureze procesul de alocare în favoarea nici unei părți care solicită capacități sau energie și să nu constituie un factor de descurajare față de reducerea congestiei.

6.2. Autoritățile de reglementare naționale practică transparența în ceea ce privește utilizarea veniturilor provenite din alocarea capacității de interconexiune.

6.3. Veniturile provenite din congestie se repartizează între operatorii sistemului de transport în cauză în conformitate cu criteriile definite de comun acord de către operatorii sistemului de transport în cauză și sunt supuse evaluării respectivelor autorități de reglementare.

6.4. Operatorii sistemului de transport stabilesc în mod clar în avans modul în care utilizează toate veniturile din congestie și comunică utilizarea efectivă a acestora. Autoritățile de reglementare verifică dacă această utilizare este în conformitate cu prezentul regulament și cu prezentele orientări și veghează ca totalitatea veniturilor provenite din gestionarea congestiei rezultate din alocarea capacităților de interconexiune să fie afectate unuia sau mai multora dintre cele trei obiective prevăzute la articolul 6 alineatul (6) din regulament.

6.5. Anual și până la data de 31 iulie a fiecărui an, autoritățile de reglementare publică un raport care indică suma veniturilor colectate în cursul perioadei de 12 luni până la data de 30 iunie a aceluiași an și utilizarea veniturilor în cauză, însoțit de rezultatele verificării care atestă că această utilizare este în conformitate cu prezentul regulament și cu

prezentele orientări și că totalitatea veniturilor provenite din congestie este afectată unuia sau mai multora dintre cele trei obiective prevăzute.

6.6. Veniturile provenite din congestie și destinate investițiilor pentru menținerea sau creșterea capacității de interconexiune sunt alocate de preferință unor proiecte specifice desemnate în prealabil, care contribuie la reducerea congestiei în cauză și care pot fi puse, de asemenea, în aplicare într-un termen rezonabil, ținând seama în special de procedura de autorizare.

[1] Funcționarea în siguranță înseamnă "menținerea rețelei de transport în limitele de siguranță definite".