

REGOLAMENTO (UE) 2017/460 DELLA COMMISSIONE
del 16 marzo 2017
che istituisce un codice di rete relativo a strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas
(Testo rilevante ai fini del SEE)

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 6, paragrafo 11,

considerando quanto segue:

- (1) In linea con il regolamento (CE) n. 715/2009, è necessario istituire un codice di rete relativo a strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas e fissare norme a livello di Unione volte a contribuire all'integrazione del mercato, a migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento e a promuovere l'interconnessione tra le reti del gas.
- (2) Per conseguire detti obiettivi è fondamentale aumentare la trasparenza delle strutture tariffarie per il trasporto del gas e delle procedure utilizzate per fissarle. È pertanto necessario stabilire i requisiti per la pubblicazione delle informazioni relative alla determinazione dei ricavi dei gestori dei sistemi di trasporto e al calcolo delle diverse tariffe di trasporto e non di trasporto. Detti requisiti dovrebbero consentire agli utenti della rete di comprendere meglio le tariffe fissate per i servizi di trasporto e i servizi non di trasporto, nonché quali variazioni hanno subito e possono subire e in che modo sono fissate. Inoltre, gli utenti della rete dovrebbero essere in grado di comprendere i costi alla base delle tariffe di trasporto e di prevedere ragionevolmente l'entità di queste ultime. I requisiti di trasparenza stabiliti nel presente regolamento armonizzano ulteriormente la norma di cui all'allegato I, punto 3.1.2, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2009.
- (3) Da quando è stato introdotto il concetto di sistema di entrata-uscita con il regolamento (CE) n. 715/2009, i costi di trasporto non sono più direttamente associati a una rotta specifica perché la capacità di entrata e la capacità di uscita possono essere contrattualizzate separatamente e il gas per gli utenti della rete può essere trasportato da qualsiasi punto di entrata a qualsiasi punto di uscita. In tale contesto, il gestore del sistema di trasporto decide qual è il modo più efficiente per gestire i flussi di gas attraverso il sistema. Pertanto, al fine di conseguire e assicurare un livello ragionevole di corrispondenza ai costi e prevedibilità dei costi in un sistema di questo tipo, è necessario basare le tariffe di trasporto su una metodologia dei prezzi di riferimento che utilizzi driver di costo specifici. Si dovrebbero definire principi guida affinché la metodologia applicata sia coerente e trasparente. La consultazione sulla metodologia dei prezzi di riferimento proposta dovrebbe essere resa obbligatoria. Se la metodologia dei prezzi di riferimento proposta è diversa dalla metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità, quest'ultima dovrebbe essere utilizzata come elemento controfattuale per il confronto con la metodologia proposta.
- (4) Al fine di evitare il doppio addebito per il trasporto da e verso gli impianti di stoccaggio, il presente regolamento dovrebbe prevedere uno sconto minimo che riconosca il contributo generale dell'infrastruttura alla flessibilità del sistema e alla sicurezza dell'approvvigionamento. Gli impianti di stoccaggio con accesso diretto ai sistemi di trasporto di due o più gestori dei sistemi di trasporto in sistemi di entrata-uscita direttamente connessi, o contemporaneamente a un sistema di trasporto e a un sistema di distribuzione, consentono il trasporto del gas tra sistemi direttamente connessi. L'applicazione di uno sconto ai punti di entrata da o di uscita verso gli impianti di stoccaggio nei casi in cui tali impianti sono utilizzati per trasportare il gas tra sistemi direttamente connessi avvantaggerebbe questi utenti della rete rispetto ad altri utenti della rete che prenotano prodotti di capacità senza sconto ai punti di interconnessione o utilizzano impianti di stoccaggio per trasportare il gas all'interno dello stesso sistema. È opportuno che il presente regolamento introduca meccanismi volti a evitare tali discriminazioni.
- (5) Al fine di promuovere la sicurezza dell'approvvigionamento, è opportuno considerare la concessione di sconti per i punti di entrata dagli impianti GNL e presso i punti di entrata da e i punti di uscita verso le infrastrutture sviluppate con l'intento di porre fine all'isolamento degli Stati membri per quanto riguarda i rispettivi sistemi di trasporto del gas.

⁽¹⁾ GUL 211 del 14.8.2009, pag. 36.

- (6) I gestori dei sistemi di trasporto in determinati sistemi di entrata-uscita trasportano molto più gas negli altri sistemi di quanto ne venga destinato al consumo nel proprio sistema di entrata-uscita. Di conseguenza, le metodologie dei prezzi di riferimento dovrebbero prevedere garanzie per proteggere tali clienti vincolati dai rischi connessi ai grandi flussi di transito.
- (7) Al fine di promuovere la stabilità delle tariffe di trasporto per gli utenti della rete, favorire la stabilità finanziaria ed evitare ripercussioni negative sui ricavi e sulle posizioni del flusso di cassa dei gestori dei sistemi di trasporto, dovrebbero essere definiti principi per la perequazione dei ricavi.
- (8) Inoltre, dovrebbero essere stabilite norme relative ai principi tariffari per la capacità incrementale realizzata secondo criteri di mercato seguendo la procedura di cui agli articoli da 26 a 30 del regolamento (UE) 2017/459 ⁽¹⁾ della Commissione. Nel caso in cui la realizzazione della capacità incrementale comporti un livello di sussidi incrociati che non può essere giustificato, in quanto i clienti vincolati sarebbero esposti a gran parte del rischio-volume, il presente regolamento dovrebbe prevedere meccanismi per limitare tale rischio.
- (9) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi alla parte non esentata delle nuove grandi infrastrutture alle quali sia stata concessa, a norma dell'articolo 36 della direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, una deroga alle disposizioni dell'articolo 41, paragrafi 6, 8 e 10, della medesima direttiva. Nei casi in cui la peculiarità degli interconnettori è stata riconosciuta a livello europeo mediante la deroga prevista dall'articolo 36 della direttiva 2009/73/CE o con altri mezzi, le autorità nazionali di regolamentazione dovrebbero avere la facoltà di concedere una deroga alle prescrizioni del presente regolamento che comprometterebbero il funzionamento efficiente di tali interconnettori.
- (10) Il presente regolamento non dovrebbe pregiudicare l'applicazione delle norme dell'Unione e nazionali in materia di concorrenza, in particolare i divieti di accordi restrittivi (articolo 101 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea) e di abuso di posizione dominante (articolo 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea). Le strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas dovrebbero essere concepite in modo tale da evitare la preclusione dei mercati a valle di approvvigionamento del gas.
- (11) È opportuno che le autorità nazionali di regolamentazione e i gestori dei sistemi di trasporto tengano conto delle buone prassi e si adoperino per armonizzare i processi di attuazione del presente regolamento. Conformemente all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 713/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, l'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia e le autorità nazionali di regolamentazione dovrebbero garantire che le norme sulle strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas siano attuate nella maniera più efficace in tutta l'Unione.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 51 della direttiva 2009/73/CE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento istituisce un codice di rete che stabilisce le norme sulle strutture tariffarie armonizzate per il trasporto del gas, comprese le norme sull'applicazione di una metodologia dei prezzi di riferimento, sugli obblighi di consultazione e pubblicazione associati e sul calcolo dei prezzi di riserva per prodotti di capacità standard.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2017/459 della Commissione, del 16 marzo 2017, che istituisce un codice di rete relativo ai meccanismi di allocazione di capacità nei sistemi di trasporto del gas e che abroga il regolamento (UE) n. 984/2013 (Cfr. pagina 1 della presente Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Direttiva 2009/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la direttiva 2003/55/CE (GU L 211 del 14.8.2009, pag. 94).

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 713/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, che istituisce un'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (GU L 211 del 14.8.2009, pag. 1).

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutti i punti di entrata e a tutti i punti di uscita delle reti di trasporto del gas, ad eccezione del capo III, del capo V, del capo VI, articolo 28 e articolo 31, paragrafi 2 e 3, e del capo IX, che si applicano unicamente ai punti di interconnessione. Il capo III, il capo V, il capo VI, articolo 28, e il capo IX si applicano ai punti di entrata da paesi terzi o ai punti di uscita verso paesi terzi, o a entrambi, qualora l'autorità nazionale di regolamentazione decida di applicare il regolamento (UE) 2017/459 a tali punti.
2. Il presente regolamento non si applica negli Stati membri che beneficiano della deroga di cui all'articolo 49 della direttiva 2009/73/CE, per la durata di tale deroga.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 715/2009, all'articolo 3 del regolamento (UE) 2017/459, all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 312/2014 della Commissione ⁽¹⁾, all'articolo 2 del regolamento (UE) 2015/703 della Commissione ⁽²⁾ e all'articolo 2 della direttiva 2009/73/CE. Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- 1) «prezzo di riferimento», prezzo per un prodotto di capacità continua con una durata di un anno, applicabile ai punti di entrata e di uscita e utilizzato per fissare tariffe di trasporto applicate alla capacità;
- 2) «metodologia dei prezzi di riferimento», metodologia applicata alla parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità allo scopo di calcolare i prezzi di riferimento;
- 3) «regime non di *price cap*», regime di regolamentazione, ad esempio il regime del *revenue cap*, del tetto massimo al tasso di rendimento e del *cost plus*, sulla base del quale i ricavi consentiti per il gestore del sistema di trasporto sono stabiliti conformemente all'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE;
- 4) «ricavi relativi ai servizi non di trasporto», la parte dei ricavi consentiti o previsti recuperata mediante tariffe non di trasporto;
- 5) «periodo di regolamentazione», periodo in cui le regole generali per i ricavi consentiti o previsti sono fissate conformemente all'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE;
- 6) «ricavi relativi ai servizi di trasporto», la parte dei ricavi consentiti o previsti recuperata mediante le tariffe di trasporto;
- 7) «tariffe di trasporto», corrispettivi dovuti dagli utenti della rete per i servizi di trasporto ad essi forniti;
- 8) «uso della rete intrasistemico», trasporto del gas all'interno di un sistema di entrata-uscita verso clienti connessi al medesimo sistema di entrata-uscita;
- 9) «uso della rete intersistemico», trasporto del gas all'interno di un sistema di entrata-uscita verso clienti connessi a un altro sistema di entrata-uscita;
- 10) «gruppo omogeneo di punti», gruppo di uno dei seguenti tipi di punti: punti di interconnessione di entrata, punti di interconnessione di uscita, punti di entrata nazionali, punti di uscita nazionali, punti di entrata dagli impianti di stoccaggio, punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio, punti di entrata dagli impianti di gas naturale liquefatto (di seguito «impianti GNL»), punti di uscita verso gli impianti GNL e punti di entrata dagli impianti di produzione;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 312/2014 della Commissione, del 26 marzo 2014, che istituisce un codice di rete relativo al bilanciamento del gas nelle reti di trasporto (GUL 91 del 27.3.2014, pag. 15).

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2015/703 della Commissione, del 30 aprile 2015, che istituisce un codice di rete in materia di norme di interoperabilità e di scambio dei dati (GUL 113 dell'1.5.2015, pag. 13).

- 11) «ricavi consentiti», la somma dei ricavi relativi ai servizi di trasporto e dei ricavi relativi ai servizi non di trasporto per l'erogazione di servizi da parte del gestore del sistema di trasporto per un periodo di tempo specifico di un determinato periodo di regolamentazione che il gestore del sistema di trasporto è autorizzato ad ottenere nell'ambito di un regime non di *price cap* e che sono fissati conformemente all'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE;
- 12) «servizi di trasporto», servizi di trasporto regolamentati forniti dal gestore del sistema di trasporto nell'ambito del sistema di entrata-uscita;
- 13) «tariffe non di trasporto», corrispettivi dovuti dagli utenti della rete per i servizi diversi dai servizi di trasporto ad essi forniti;
- 14) «ricavi previsti», somma dei ricavi attesi relativi ai servizi di trasporto calcolati conformemente ai principi di cui all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2009 e dei ricavi attesi relativi ai servizi non di trasporto per l'erogazione di servizi da parte del gestore del sistema di trasporto per un periodo di tempo specifico di un determinato periodo di regolamentazione nell'ambito di un regime di *price cap*;
- 15) «servizi non di trasporto», servizi regolamentati diversi dai servizi di trasporto e dai servizi disciplinati dal regolamento (UE) n. 312/2014 forniti dal gestore del sistema di trasporto;
- 16) «moltiplicatore», fattore applicato alla relativa frazione del prezzo di riferimento allo scopo di calcolare il prezzo di riserva per un prodotto di capacità standard non annua;
- 17) «regime di *price cap*», regime di regolamentazione in base al quale viene fissata una tariffa di trasporto massima sulla base dei ricavi previsti conformemente all'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE;
- 18) «driver di costo», fattore fondamentale dell'attività del gestore del sistema di trasporto correlato ai costi del medesimo gestore, quale ad esempio la distanza o la capacità tecnica;
- 19) «aggregato di punti di entrata o di uscita», gruppo omogeneo di punti o gruppo di punti di entrata o di punti di uscita in prossimità l'uno dell'altro che sono considerati, rispettivamente, come un unico punto di entrata o un unico punto di uscita ai fini dell'applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento;
- 20) «scenario di flusso», combinazione di un punto di entrata e di un punto di uscita che riflette l'uso del sistema di trasporto secondo i probabili modelli dell'offerta e della domanda e per la quale c'è almeno un gasdotto che consente l'immissione del gas nella rete di trasporto attraverso il punto di entrata e il prelievo dalla rete di trasporto attraverso il punto di uscita, indipendentemente dal fatto che la capacità sia o meno contrattualizzata nel punto di entrata e nel punto di uscita in questione;
- 21) «fattore stagionale», fattore che riflette la variazione della domanda durante l'anno che può essere applicato in combinazione con il moltiplicatore pertinente;
- 22) «prezzo da pagare fisso», prezzo calcolato conformemente all'articolo 24, lettera b), in cui il prezzo di riserva non è soggetto ad aggiustamenti;
- 23) «periodo tariffario», periodo di tempo durante il quale è applicabile un determinato livello del prezzo di riferimento avente durata minima di un anno e durata massima corrispondente alla durata del periodo di regolamentazione;
- 24) «conto di regolazione», conto che aggrega almeno il recupero delle somme in difetto e in eccesso rispetto ai ricavi relativi ai servizi di trasporto nell'ambito di un regime non di *price cap*;
- 25) «premio d'asta», la differenza tra il prezzo di aggiudicazione e il prezzo di riserva in un'asta;
- 26) «prezzo da pagare variabile», prezzo calcolato conformemente all'articolo 24, lettera a), in cui il prezzo di riserva è soggetto ad aggiustamenti come la perequazione dei ricavi, l'aggiustamento dei ricavi consentiti o l'aggiustamento della capacità contrattuale prevista.

Articolo 4

Servizi di trasporto e non di trasporto e tariffe correlate

1. Un determinato servizio è considerato un servizio di trasporto se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:
 - a) i costi del servizio sono causati dai driver di costo della capacità tecnica o capacità contrattuale prevista e della distanza;
 - b) i costi del servizio sono correlati all'investimento nell'infrastruttura e al funzionamento della medesima infrastruttura che fa parte del capitale investito riconosciuto per la fornitura dei servizi di trasporto.

Qualora una delle condizioni di cui alle lettere a) e b) non sia soddisfatta, un determinato servizio può essere considerato un servizio di trasporto o un servizio non di trasporto in base ai risultati della consultazione periodica condotta dai gestori dei sistemi di trasporto o dall'autorità nazionale di regolamentazione e alla decisione presa dall'autorità nazionale di regolamentazione, secondo il disposto degli articoli 26 e 27.

2. Le tariffe di trasporto possono essere fissate in modo da tener conto delle condizioni per i prodotti di capacità continua.

3. I ricavi relativi ai servizi di trasporto sono recuperati mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità.

In via eccezionale, fatta salva l'approvazione dell'autorità nazionale di regolamentazione, una parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto può essere recuperata soltanto mediante le seguenti tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati, stabilite separatamente le une dalle altre:

a) un corrispettivo basato sul flusso, che risponde a tutti i criteri elencati di seguito:

- i) è riscosso al fine di coprire i costi dovuti principalmente alla quantità del flusso di gas;
- ii) è calcolato sulla base dei flussi previsti o storici, o di entrambi, e stabilito in modo da essere lo stesso per tutti i punti di entrata e lo stesso per tutti i punti di uscita;
- iii) è espresso in termini monetari o in natura;

b) un corrispettivo complementare per il recupero dei ricavi, che risponde a tutti i criteri elencati di seguito:

- i) è riscosso al fine di gestire il recupero delle somme in difetto e in eccesso relative ai ricavi;
- ii) è calcolato sulla base delle allocazioni di capacità e dei flussi previsti o storici, o di entrambi;
- iii) è applicato a punti diversi dai punti di interconnessione;
- iv) è applicato dopo la conduzione, da parte dell'autorità nazionale di regolamentazione, di una valutazione della sua corrispondenza ai costi e del suo impatto sui sussidi incrociati tra punti di interconnessione e punti diversi dai punti di interconnessione.

4. I ricavi relativi ai servizi non di trasporto sono recuperati mediante tariffe non di trasporto per un determinato servizio non di trasporto. Dette tariffe:

- a) rispecchiano i costi e sono non discriminatorie, oggettive e trasparenti;
- b) sono applicate ai beneficiari di un determinato servizio non di trasporto al fine di ridurre al minimo i sussidi incrociati tra gli utenti della rete all'interno o all'esterno di uno Stato membro o entrambi.

Qualora l'autorità nazionale di regolamentazione ritenga che un determinato servizio non di trasporto avvantaggi tutti gli utenti della rete, i costi del servizio sono recuperati addebitandoli a tutti gli utenti della rete.

Articolo 5

Valutazioni della ripartizione dei costi

1. L'autorità nazionale di regolamentazione o il gestore del sistema di trasporto, secondo quanto deciso dall'autorità nazionale di regolamentazione, effettua le seguenti valutazioni e provvede alla loro pubblicazione nel quadro della consultazione finale di cui all'articolo 26:

a) una valutazione della ripartizione dei costi concernente i ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità e basata unicamente sui driver di costo:

- i) della capacità tecnica; o
- ii) della capacità contrattuale prevista; o
- iii) della capacità tecnica e della distanza; o
- iv) della capacità contrattuale prevista e della distanza;

b) una valutazione della ripartizione dei costi concernente i ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati e basata unicamente sui driver di costo:

- i) dei quantitativi di flussi di gas; o
- ii) dei quantitativi di flussi di gas e della distanza.

2. Le valutazioni della ripartizione dei costi indicano il grado di sussidi incrociati tra l'uso della rete intrasistemico e l'uso della rete intersistemico sulla base della metodologia dei prezzi di riferimento proposta.

3. La valutazione della ripartizione dei costi di cui al paragrafo 1, lettera a), è effettuata come segue:

a) i ricavi relativi ai servizi di trasporto derivanti da tariffe applicate alla capacità da percepire per l'uso della rete intrasistemico su tutti i punti di entrata e su tutti i punti di uscita sono divisi per il valore dei pertinenti driver di costo della capacità per l'uso della rete intrasistemico al fine di calcolare la proporzione di capacità intrasistemica, definita come unità monetaria per unità di misurazione, ad esempio in euro per MWh/giorno, secondo la seguente formula:

$$\text{Ratio}_{cap}^{intra} = \frac{\text{Revenue}_{cap}^{intra}}{\text{Driver}_{cap}^{intra}}$$

dove:

$\text{Revenue}_{cap}^{intra}$ sono i ricavi, definiti in un'unità monetaria come ad esempio l'euro, ottenuti mediante tariffe applicate alla capacità e addebitati per l'uso della rete intrasistemico;

$\text{Driver}_{cap}^{intra}$ è il valore dei driver di costo relativi alla capacità per l'uso della rete intrasistemico, ad esempio la somma delle capacità previste giornaliere medie contrattualizzate su ciascun punto di entrata intrasistemico e ciascun punto di uscita intrasistemico, o su ciascun aggregato di punti di entrata o di uscita intrasistemici, ed è definito in un'unità di misura come ad esempio MWh/giorno;

b) i ricavi relativi ai servizi di trasporto derivanti da tariffe applicate alla capacità da percepire per l'uso della rete intersistemico su tutti i punti di entrata e su tutti i punti di uscita sono divisi per il valore dei pertinenti driver di costo della capacità per l'uso della rete intersistemico al fine di calcolare la proporzione di capacità intersistemica, definita come unità monetaria per unità di misurazione, ad esempio in euro per MWh/giorno, secondo la seguente formula:

$$\text{Ratio}_{cap}^{cross} = \frac{\text{Revenue}_{cap}^{cross}}{\text{Driver}_{cap}^{cross}}$$

dove:

$\text{Revenue}_{cap}^{cross}$ sono i ricavi, definiti in un'unità monetaria come ad esempio l'euro, ottenuti mediante tariffe applicate alla capacità e addebitati per l'uso della rete intersistemico;

$\text{Driver}_{cap}^{cross}$ è il valore dei driver di costo relativi alla capacità per l'uso della rete intersistemico, ad esempio la somma delle capacità previste giornaliere medie contrattualizzate su ciascun punto di entrata e di uscita intersistemico, o su ciascun aggregato di punti di entrata o di uscita intersistemici, ed è definito in un'unità di misura come ad esempio MWh/giorno;

c) l'indice di confronto della ripartizione dei costi connessi alla capacità tra i rapporti di cui alle lettere a) e b), definito in percentuale, è calcolato secondo la seguente formula:

$$\text{Comp}_{cap} = \frac{2 \times \left| \text{Ratio}_{cap}^{intra} - \text{Ratio}_{cap}^{cross} \right|}{\text{Ratio}_{cap}^{intra} + \text{Ratio}_{cap}^{cross}} \times 100 \%$$

4. La valutazione della ripartizione dei costi di cui al paragrafo 1, lettera b), è effettuata come segue:

a) i ricavi relativi ai servizi di trasporto derivanti da tariffe applicate ai volumi trasportati da percepire per l'uso della rete intrasistemico su tutti i punti di entrata e su tutti i punti di uscita sono divisi per il valore dei pertinenti driver di costo relativi ai volumi trasportati per l'uso della rete intrasistemico al fine di calcolare la proporzione dei volumi trasportati intrasistemici, definita come unità monetaria per unità di misurazione, ad esempio in euro per MWh, secondo la seguente formula:

$$\text{Ratio}_{comm}^{intra} = \frac{\text{Revenue}_{comm}^{intra}}{\text{Driver}_{comm}^{intra}}$$

dove:

$\text{Revenue}_{comm}^{intra}$ sono i ricavi, definiti in un'unità monetaria come ad esempio l'euro, ottenuti mediante tariffe applicate ai volumi trasportati e addebitati per l'uso della rete intrasistemico;

$\text{Driver}_{comm}^{intra}$ è il valore dei driver di costo relativi ai volumi trasportati per l'uso della rete intrasistemico, ad esempio la somma dei flussi previsti giornalieri medi su ciascun punto di entrata e di uscita intrasistemico, o su ciascun aggregato di punti di entrata o di uscita intrasistemici, ed è definito in un'unità di misura come ad esempio MWh;

- b) i ricavi relativi ai servizi di trasporto derivanti da tariffe applicate ai volumi trasportati da percepire per l'uso della rete intersistemico su tutti i punti di entrata e su tutti i punti di uscita sono divisi per il valore dei pertinenti driver di costo relativi ai volumi trasportati per l'uso della rete intersistemico al fine di calcolare la proporzione dei volumi trasportati intersistemici, definita come unità monetaria per unità di misurazione, ad esempio in euro per MWh, secondo la seguente formula:

$$\text{Ratio}_{\text{comm}}^{\text{cross}} = \frac{\text{Revenue}_{\text{comm}}^{\text{cross}}}{\text{Driver}_{\text{comm}}^{\text{cross}}}$$

dove:

$\text{Revenue}_{\text{comm}}^{\text{cross}}$ sono i ricavi, definiti in un'unità monetaria come ad esempio l'euro, ottenuti mediante tariffe applicate ai volumi trasportati e addebitati per l'uso della rete intersistemico;

$\text{Driver}_{\text{comm}}^{\text{cross}}$ è il valore dei driver di costo relativi ai volumi trasportati per l'uso della rete intersistemico, ad esempio la somma dei flussi previsti giornalieri medi su ciascun punto di entrata e di uscita intersistemico, o su ciascun aggregato di punti di entrata o di uscita intersistemici, ed è definito in un'unità di misura come ad esempio MWh;

- c) l'indice di confronto della ripartizione dei costi connessi ai volumi trasportati tra le proporzioni di cui alle lettere a) e b), definito in percentuale, è calcolato secondo la seguente formula:

$$\text{Comp}_{\text{comm}} = \frac{2 \times \left| \text{Ratio}_{\text{comm}}^{\text{intra}} - \text{Ratio}_{\text{comm}}^{\text{cross}} \right|}{\text{Ratio}_{\text{comm}}^{\text{intra}} + \text{Ratio}_{\text{comm}}^{\text{cross}}} \times 100 \%$$

5. I ricavi relativi ai servizi di trasporto da percepire per l'uso della rete intrasistemico ai punti di entrata di cui al paragrafo 3, lettera a), e al paragrafo 4, lettera a), sono calcolati come segue:

- il quantitativo di capacità allocata o i flussi attribuiti alla fornitura di servizi di trasporto per l'uso della rete intersistemico su tutti i punti di entrata sono ritenuti equivalenti, rispettivamente, al quantitativo di capacità o ai flussi attribuiti alla fornitura di servizi di trasporto per l'uso della rete intersistemico su tutti i punti di uscita;
- la capacità e, rispettivamente, i flussi, determinati secondo la procedura di cui alla lettera a) sono utilizzati per calcolare i ricavi relativi ai servizi di trasporto da percepire per l'uso della rete intersistemico sui punti di entrata;
- la differenza tra i ricavi complessivi relativi ai servizi di trasporto da ottenere sui punti di entrata e il valore risultante di cui alla lettera b) è uguale ai ricavi relativi ai servizi di trasporto da percepire per l'uso della rete intrasistemico sui punti di entrata.

6. Se la distanza è utilizzata come driver di costo in combinazione con la capacità tecnica o la capacità contrattuale prevista o con i flussi, si utilizza la distanza media ponderata per la capacità o, rispettivamente, la distanza media ponderata per i volumi trasportati. Se i risultati degli indici di confronto della ripartizione dei costi connessi alla capacità o degli indici di confronto della ripartizione dei costi connessi ai volumi trasportati di cui, rispettivamente, al paragrafo 3, lettera c) e al paragrafo 4, lettera c) superano il 10 per cento, l'autorità nazionale di regolamentazione fornisce una giustificazione per detti risultati nella decisione di cui all'articolo 27, paragrafo 4.

CAPO II

METODOLOGIE DEI PREZZI DI RIFERIMENTO

Articolo 6

Applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento

1. La metodologia dei prezzi di riferimento è stabilita o approvata dall'autorità nazionale di regolamentazione secondo il disposto dell'articolo 27. La metodologia dei prezzi di riferimento da applicare dipende dai risultati delle consultazioni periodiche svolte conformemente all'articolo 26 dai gestori dei sistemi di trasporto o dall'autorità nazionale di regolamentazione, secondo quanto deciso da quest'ultima.

2. L'applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento fornisce un prezzo di riferimento.
3. Fatte salve le eccezioni previste dagli articoli 10 e 11, a tutti i punti di entrata e di uscita di un determinato sistema di entrata-uscita è applicata la stessa metodologia dei prezzi di riferimento.
4. L'applicazione della metodologia dei prezzi di riferimento a tutti i punti di entrata e di uscita può essere adattata solo conformemente all'articolo 9 o a seguito di uno o più dei seguenti eventi:
 - a) ricorso, da parte dell'autorità nazionale di regolamentazione, a un confronto comparativo, per mezzo del quale i prezzi di riferimento su un determinato punto di entrata o di uscita sono adeguati in modo che i valori risultanti siano conformi al livello competitivo dei prezzi di riferimento;
 - b) ricorso, da parte dei gestori dei sistemi di trasporto o dell'autorità nazionale di regolamentazione (secondo quanto deciso da quest'ultima), alla perequazione, per mezzo della quale ad alcuni o a tutti i punti facenti parte di un gruppo omogeneo di punti è applicato lo stesso prezzo di riferimento;
 - c) ricorso, da parte dei gestori dei sistemi di trasporto o dell'autorità nazionale di regolamentazione (secondo quanto deciso da quest'ultima), al riproporzionamento, per mezzo del quale i prezzi di riferimento su tutti i punti di entrata o tutti i punti di uscita, o su entrambi, sono adeguati moltiplicando i rispettivi valori per una costante oppure aggiungendo o sottraendo una costante ai rispettivi valori.

Articolo 7

Scelta di una metodologia dei prezzi di riferimento

La metodologia dei prezzi di riferimento è conforme all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 715/2009 e ai seguenti requisiti. Essa mira a:

- a) consentire agli utenti della rete di riprodurre il calcolo dei prezzi di riferimento ottenendone una previsione accurata;
- b) tener conto dei costi effettivi sostenuti per la fornitura dei servizi di trasporto considerando il livello di complessità della rete di trasporto;
- c) garantire la non discriminazione e prevenire indebiti sussidi incrociati, anche tenendo conto delle valutazioni della ripartizione dei costi di cui all'articolo 5;
- d) garantire che ai clienti finali all'interno di un sistema di entrata-uscita non venga assegnato un rischio-volume significativo, in relazione in particolare ai trasporti in un sistema di entrata-uscita;
- e) garantire che i prezzi di riferimento risultanti non distorcano gli scambi transfrontalieri.

Articolo 8

Metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità

1. I parametri per la metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità sono i seguenti:
 - a) la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità;
 - b) la capacità contrattuale prevista su ciascun punto di entrata o su un aggregato di punti di entrata e su ciascun punto di uscita o su un aggregato di punti di uscita;
 - c) se i punti di entrata e i punti di uscita possono essere combinati in uno scenario di flusso pertinente, la distanza più breve dei gasdotti tra un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata e un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;
 - d) le combinazioni di punti di entrata e punti di uscita, qualora alcuni punti di entrata e alcuni punti di uscita possano essere combinati in uno scenario di flusso pertinente;
 - e) la ripartizione entrata-uscita di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera b, punto v), punto 2, è pari a 50/50.

Se i punti di entrata e i punti di uscita non possono essere combinati in uno scenario di flusso, questa combinazione di punti di entrata e punti di uscita non è presa in considerazione.

2. I prezzi di riferimento sono derivati seguendo i passaggi sotto riportati nell'ordine indicato:
- a) la distanza media ponderata per ciascun punto di entrata o per ciascun aggregato di punti di entrata e per ciascun punto di uscita o per ciascun aggregato di punti di uscita è calcolata, tenendo conto ove opportuno delle combinazioni di cui al paragrafo 1, lettera d), utilizzando le seguenti formule:
- i) per un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata, come la somma dei prodotti di capacità su ciascun punto di uscita o aggregato di punti di uscita e la distanza tra il punto di entrata o l'aggregato di punti di entrata e ciascun punto di uscita o aggregato di punti di uscita, divisa per la somma delle capacità su ciascun punto di uscita o aggregato di punti di uscita:

$$AD_{En} = \frac{\sum_{all\ Ex} CAP_{Ex} \times D_{En,Ex}}{\sum_{all\ Ex} CAP_{Ex}}$$

dove:

AD_{En} è la distanza media ponderata per un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;

CAP_{Ex} è la capacità contrattuale prevista su un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;

$D_{En,Ex}$ è la distanza tra un determinato punto di entrata o aggregato di punti di entrata e un determinato punto di uscita o aggregato di punti di uscita di cui al paragrafo 1, lettera c).

- ii) per un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita, come la somma dei prodotti di capacità su ciascun punto di entrata o aggregato di punti di entrata e la distanza tra il punto di uscita o l'aggregato di punti di uscita e ciascun punto di entrata o aggregato di punti di entrata, divisa per la somma delle capacità su ciascun punto di entrata o aggregato di punti di entrata:

$$AD_{Ex} = \frac{\sum_{all\ En} CAP_{En} \times D_{En,Ex}}{\sum_{all\ En} CAP_{En}}$$

dove:

AD_{Ex} è la distanza media ponderata per un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;

CAP_{En} è la capacità contrattuale prevista su un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;

$D_{En,Ex}$ è la distanza tra un determinato punto di entrata o aggregato di punti di entrata e un determinato punto di uscita o aggregato di punti di uscita di cui al paragrafo 1, lettera c).

- b) l'incidenza del costo per ciascun punto di entrata o per ciascun aggregato di punti di entrata e per ciascun punto di uscita o per ciascun aggregato di punti di uscita è calcolata utilizzando le seguenti formule:

$$W_{c,En} = \frac{CAP_{En} \times AD_{En}}{\sum_{all\ En} CAP_{En} \times AD_{En}}$$

$$W_{c,Ex} = \frac{CAP_{Ex} \times AD_{Ex}}{\sum_{all\ Ex} CAP_{Ex} \times AD_{Ex}}$$

dove:

$W_{c,En}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di entrata o aggregato di punti di entrata;

$W_{c,Ex}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di uscita o aggregato di punti di uscita;

AD_{En} è la distanza media ponderata per un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;

AD_{Ex} è la distanza media ponderata per un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;

CAP_{En} è la capacità contrattuale prevista su un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;

CAP_{Ex} è la capacità contrattuale prevista su un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;

- c) la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di entrata e la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di uscita sono individuate applicando la ripartizione entrata-uscita;

- d) la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su ciascun punto di entrata o su ciascun aggregato di punti di entrata e per ciascun punto di uscita o ciascun aggregato di punti di uscita è calcolata utilizzando le seguenti formule:

$$R_{En} = W_{c,En} \times R_{\Sigma En}$$

$$R_{Ex} = W_{c,Ex} \times R_{\Sigma Ex}$$

dove:

$W_{c,En}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di entrata o aggregato di punti di entrata;

$W_{c,Ex}$ è l'incidenza del costo per un determinato punto di uscita o aggregato di punti di uscita;

R_{En} è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;

R_{Ex} è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita;

$R_{\Sigma En}$ è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di entrata;

$R_{\Sigma Ex}$ è la parte dei ricavi relativi ai servizi di trasporto da recuperare mediante tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di uscita;

- e) i valori risultanti di cui alla lettera d) sono divisi per la capacità contrattuale prevista su ciascun punto di entrata o aggregato di punti di entrata e su ciascun punto di uscita o aggregato di punti di uscita utilizzando le seguenti formule:

$$T_{En} = \frac{R_{En}}{CAP_{En}}$$

$$T_{Ex} = \frac{R_{Ex}}{CAP_{Ex}}$$

dove:

T_{En} è il prezzo di riferimento su un punto di entrata o su ciascun punto di entrata di un aggregato di punti di entrata;

T_{Ex} è il prezzo di riferimento su un punto di uscita o su ciascun punto di uscita di un aggregato di punti di uscita;

CAP_{En} è la capacità contrattuale prevista su un punto di entrata o un aggregato di punti di entrata;

CAP_{Ex} è la capacità contrattuale prevista su un punto di uscita o un aggregato di punti di uscita.

Articolo 9

Aggiustamenti delle tariffe sui punti di entrata da e sui punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio e sui punti di entrata dagli impianti GNL e dalle infrastrutture volte a porre fine all'isolamento

1. Alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata da e sui punti di uscita verso gli impianti di stoccaggio è applicato uno sconto di almeno il 50 %, salvo se e nella misura in cui un impianto di stoccaggio connesso a più reti di trasporto o distribuzione sia utilizzato per competere con un punto di interconnessione.
2. Al fine di aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento, è consentito applicare uno sconto alle tariffe di trasporto applicate alla capacità sui punti di entrata dagli impianti GNL e sui punti di entrata da e sui punti di uscita verso le infrastrutture sviluppate con l'intento di porre fine all'isolamento degli Stati membri per quanto riguarda i rispettivi sistemi di trasporto del gas.

Articolo 10

Norme per i sistemi di entrata-uscita all'interno di uno Stato membro nel caso in cui sia attivo più di un gestore del sistema di trasporto

1. Conformemente all'articolo 6, paragrafo 3, la stessa metodologia dei prezzi di riferimento è applicata congiuntamente da tutti i gestori dei sistemi di trasporto in un sistema di entrata-uscita all'interno di uno Stato membro.

2. In deroga al paragrafo 1 e fatto salvo il paragrafo 3, l'autorità nazionale di regolamentazione può decidere:
 - a) che ciascun gestore di sistema di trasporto all'interno di un sistema di entrata-uscita applichi la stessa metodologia dei prezzi di riferimento separatamente;
 - b) in deroga all'articolo 6, paragrafo 3, quando si pianificano fusioni dei sistemi di entrata-uscita, di prevedere fasi intermedie in cui a ciascun gestore di sistema di trasporto all'interno del sistema di entrata-uscita interessato sia consentito applicare separatamente metodologie dei prezzi di riferimento diverse. Detta decisione stabilisce il periodo di tempo per l'applicazione delle fasi intermedie. L'autorità nazionale di regolamentazione o i gestori dei sistemi di trasporto, secondo quanto deciso dall'autorità nazionale di regolamentazione, effettuano una valutazione d'impatto e un'analisi dei costi e dei benefici prima di dare avvio alle fasi intermedie.

A seguito dell'applicazione separata di differenti metodologie dei prezzi di riferimento, i ricavi relativi ai servizi di trasporto dei gestori dei sistemi di trasporto interessati sono aggiustati di conseguenza.

3. Al fine di consentire la corretta applicazione congiunta della stessa metodologia dei prezzi di riferimento, è istituito un efficace meccanismo di compensazione tra gestori dei sistemi di trasporto.

La decisione di cui al paragrafo 2, lettera a) o di cui al paragrafo 2, lettera b) può essere presa qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) è istituito un efficace meccanismo di compensazione tra gestori dei sistemi di trasporto al fine di:
 - i) evitare ripercussioni negative sui ricavi relativi ai servizi di trasporto dei gestori dei sistemi di trasporto interessati;
 - ii) evitare i sussidi incrociati tra l'uso della rete intrasistemico e l'uso della rete intersistemico;

- b) l'applicazione separata garantisce che i costi corrispondano a quelli di un gestore di sistema di trasporto efficiente.

4. Il periodo di tempo massimo stabilito nella decisione di cui al paragrafo 2, lettera a) o di cui al paragrafo 2, lettera b) non è superiore a cinque anni dalla data di cui all'articolo 38, paragrafo 2. Con sufficiente anticipo rispetto alla data fissata in detta decisione, l'autorità nazionale di regolamentazione può decidere di posticipare tale data.

5. Insieme alla consultazione finale di cui all'articolo 26, l'autorità nazionale di regolamentazione effettua una consultazione sui principi dell'efficace meccanismo di compensazione tra gestori dei sistemi di trasporto di cui al paragrafo 3 e sulle ripercussioni dello stesso sui livelli tariffari. Il meccanismo di compensazione tra gestori dei sistemi di trasporto è applicato in conformità dell'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE e pubblicato insieme alle risposte alla consultazione ricevute.

6. Il prezzo di riserva di cui all'articolo 22, paragrafo 1, è calcolato come ivi indicato. In caso di applicazione del paragrafo 2, sono effettuati i due calcoli seguenti:

- a) il calcolo di cui all'articolo 22, paragrafo 1, è effettuato da ciascun gestore di sistema di trasporto interessato;
- b) la media ponderata dei valori risultanti di cui alla lettera a) è calcolata applicando la formula di cui all'articolo 22, paragrafo 1, lettera b), *mutatis mutandis*.

7. La consultazione finale di cui all'articolo 26 è effettuata da tutti i gestori dei sistemi di trasporto congiuntamente o dall'autorità nazionale di regolamentazione. In caso di applicazione del paragrafo 2, detta consultazione è effettuata separatamente da ciascun gestore di sistema di trasporto o dall'autorità nazionale di regolamentazione, secondo quanto deciso da quest'ultima.

8. Le informazioni di cui agli articoli 29 e 30 sono pubblicate a livello aggregato per tutti i gestori dei sistemi di trasporto interessati. In caso di applicazione del paragrafo 2:

- a) le informazioni sono pubblicate separatamente per ciascun gestore di sistema di trasporto interessato;
- b) le informazioni sulla ripartizione entrata-uscita di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera b, punto v, punto 2, per il sistema di entrata-uscita sono pubblicate dall'autorità nazionale di regolamentazione.

*Articolo 11***Norme per i sistemi di entrata-uscita che coprono più Stati membri nel caso in cui sia attivo più di un gestore del sistema di trasporto**

Se in un sistema di entrata-uscita che copre più Stati membri sono attivi più gestori dei sistemi di trasporto, può essere applicata la stessa metodologia dei prezzi di riferimento, congiuntamente o separatamente, oppure possono essere applicate, separatamente, diverse metodologie dei prezzi di riferimento.

CAPO III

PREZZI DI RISERVA*Articolo 12***Disposizioni generali**

1. Per i prodotti di capacità standard annua per la capacità continua, i prezzi di riferimento sono utilizzati come prezzi di riserva. Per i prodotti di capacità standard non annua per la capacità continua, i prezzi di riserva sono calcolati nel modo indicato nel presente capo. Per i prodotti di capacità standard sia annua che non annua per la capacità interrompibile, i prezzi di riserva sono calcolati nel modo indicato nel presente capo. Il livello dei moltiplicatori e dei fattori stagionali, stabilito in conformità dell'articolo 13, e il livello degli sconti per i prodotti di capacità standard per la capacità interrompibile, stabilito in conformità dell'articolo 16, possono essere diversi ai punti di interconnessione.
2. Se il periodo tariffario e l'anno gas non coincidono, possono essere applicati prezzi di riserva distinti, rispettivamente:
 - a) per il periodo tra il 1° ottobre e la fine del periodo tariffario prevalente; e
 - b) per il periodo che intercorre tra l'inizio del periodo tariffario successivo al periodo tariffario prevalente e il 30 settembre.
3. I rispettivi prezzi di riserva pubblicati conformemente all'articolo 29 sono vincolanti per l'anno gas successivo oppure oltre l'anno gas successivo in caso di applicazione di un prezzo da pagare fisso, a partire da dopo l'asta annuale di capacità annua, a meno che:
 - a) gli sconti per i prodotti di capacità standard mensile e giornaliera per la capacità interrompibile non siano ricalcolati nel periodo tariffario in caso di variazione della probabilità di interruzione di cui all'articolo 16 di oltre il 20 %;
 - b) il prezzo di riferimento non sia ricalcolato nel periodo tariffario a causa di circostanze eccezionali per cui il mancato aggiustamento dei livelli tariffari comprometterebbe le operazioni del gestore del sistema di trasporto.

*Articolo 13***Livello dei moltiplicatori e dei fattori stagionali**

1. Il livello dei moltiplicatori rientra nei seguenti intervalli di valori:
 - a) per i prodotti di capacità standard trimestrale e per i prodotti di capacità standard mensile, il livello del rispettivo moltiplicatore non è inferiore a 1 ed è inferiore o pari a 1,5;
 - b) per i prodotti di capacità standard giornaliera e per i prodotti di capacità standard infragiornaliera, il livello del rispettivo moltiplicatore non è inferiore a 1 ed è inferiore o pari a 3. In casi debitamente giustificati, il livello dei rispettivi moltiplicatori può essere inferiore a 1 ma superiore a 0, o superiore a 3.
2. Nel caso in cui siano applicati fattori stagionali, la media aritmetica calcolata sull'anno gas del prodotto del moltiplicatore applicabile per il rispettivo prodotto di capacità standard e i pertinenti fattori stagionali ricade nello stesso intervallo in cui si situa il livello dei rispettivi moltiplicatori di cui al paragrafo 1.

3. Entro il 1° aprile 2023 il livello massimo dei moltiplicatori per i prodotti di capacità standard giornaliera e per i prodotti di capacità standard infragiornaliera è inferiore o pari a 1,5, se entro il 1° aprile 2021 l'Agenzia formula una raccomandazione conformemente al regolamento (CE) n. 713/2009 in cui esorta a ridurre il livello massimo dei moltiplicatori a tale livello. Detta raccomandazione tiene conto dei seguenti aspetti concernenti l'uso dei moltiplicatori e dei fattori stagionali prima del 31 maggio 2019 e a decorrere da tale data:

- a) variazioni nelle abitudini di prenotazione;
- b) impatto sui ricavi relativi ai servizi di trasporto e sul recupero di tali ricavi;
- c) differenze tra i livelli delle tariffe di trasporto applicabili per due periodi tariffari consecutivi;
- d) sussidi incrociati tra gli utenti della rete che hanno contrattualizzato prodotti di capacità standard annua e non annua;
- e) impatto sui flussi transfrontalieri.

Articolo 14

Calcolo dei prezzi di riserva per i prodotti di capacità standard non annua per la capacità continua in assenza di fattori stagionali

I prezzi di riserva per i prodotti di capacità standard non annua per la capacità continua sono calcolati come segue:

- a) per i prodotti di capacità standard trimestrale, mensile e giornaliera, secondo la seguente formula:

$$P_{st} = (M \times T / 365) \times D$$

dove:

P_{st} è il prezzo di riserva per il rispettivo prodotto di capacità standard;

M è il livello del moltiplicatore corrispondente al rispettivo prodotto di capacità standard;

T è il prezzo di riferimento;

D è la durata del rispettivo prodotto di capacità standard espressa in giorni gas;

per gli anni bisestili, la formula è adeguata sostituendo la cifra 365 con la cifra 366;

- b) per i prodotti di capacità standard infragiornaliera, secondo la seguente formula:

$$P_{st} = (M \times T / 8760) \times H$$

dove:

P_{st} è il prezzo di riserva per il prodotto di capacità standard infragiornaliera;

M è il livello del corrispondente moltiplicatore;

T è il prezzo di riferimento;

H è la durata del prodotto di capacità standard infragiornaliera espressa in ore;

per gli anni bisestili, la formula è adeguata sostituendo la cifra 8760 con la cifra 8784;

Articolo 15

Calcolo dei prezzi di riserva per i prodotti di capacità standard non annua per la capacità continua in presenza di fattori stagionali

1. Se si applicano fattori stagionali, i prezzi di riserva per i prodotti di capacità standard non annua per la capacità continua sono calcolati applicando l'apposita formula di cui all'articolo 14, moltiplicando il risultato per il rispettivo fattore stagionale calcolato conformemente ai paragrafi da 2 a 6.

2. La metodologia descritta al paragrafo 3 è basata sui flussi previsti, a meno che la quantità del flusso di gas sia pari a 0 per almeno un mese. In tal caso, la metodologia è basata sulla capacità contrattuale prevista.

3. Per i prodotti di capacità standard mensile per la capacità continua, i fattori stagionali sono calcolati seguendo i passaggi sotto riportati nell'ordine indicato:

- a) per ciascun mese di un determinato anno gas è calcolato l'utilizzo del sistema di trasporto sulla base dei flussi previsti o della capacità contrattuale prevista utilizzando:
 - i) i dati per il singolo punto di interconnessione, se i fattori stagionali sono calcolati per ciascun punto di interconnessione;
 - ii) i dati relativi alla media dei flussi previsti o della capacità contrattuale prevista, se i fattori stagionali sono calcolati per alcuni o tutti i punti di interconnessione;
- b) i valori risultanti di cui alla lettera a) sono sommati;
- c) il tasso di utilizzo è calcolato dividendo ognuno dei valori risultanti di cui alla lettera a) per il valore risultante di cui alla lettera b);
- d) ognuno dei valori risultanti di cui alla lettera c) è moltiplicato per 12. Se i valori risultanti sono pari a 0, essi sono portati al valore più basso tra: 0,1 e il più basso dei valori risultanti diversi da 0;
- e) il livello iniziale dei rispettivi fattori stagionali è calcolato elevando ognuno dei valori risultanti di cui alla lettera d) alla stessa potenza, che non è inferiore a 0 né superiore a 2;
- f) sono calcolati la media aritmetica dei prodotti dei valori risultanti di cui alla lettera e) e il moltiplicatore per i prodotti di capacità standard mensile;
- g) il valore risultante di cui alla lettera f) è confrontato con l'intervallo di cui all'articolo 13, paragrafo 1 procedendo nel seguente modo:
 - i) se questo valore ricade in detto intervallo, il livello dei fattori stagionali coincide con i rispettivi valori risultanti di cui alla lettera e);
 - ii) se questo valore non ricade in detto intervallo, si applica la lettera h);
- h) il livello dei fattori stagionali è calcolato come il prodotto dei rispettivi valori risultanti di cui alla lettera e) e il fattore di correzione calcolato nel seguente modo:
 - i) se il valore risultante di cui alla lettera f) è maggiore di 1,5, il fattore di correzione è calcolato dividendo 1,5 per questo valore;
 - ii) se il valore risultante di cui alla lettera f) è minore di 1, il fattore di correzione è calcolato dividendo 1 per questo valore.

4. Per i prodotti di capacità standard giornaliera per la capacità continua e per i prodotti di capacità standard infragiornaliera per la capacità continua, i fattori stagionali sono calcolati seguendo la procedura descritta al paragrafo 3, lettere da f) a h), mutatis mutandis.

5. Per i prodotti di capacità standard trimestrale per la capacità continua, i fattori stagionali sono calcolati seguendo i passaggi sotto riportati nell'ordine indicato:

- a) il livello iniziale dei rispettivi fattori stagionali è calcolato in uno dei seguenti modi:
 - i) è pari alla media aritmetica dei rispettivi fattori stagionali applicabili per i tre mesi pertinenti;
 - ii) non è inferiore al livello più basso e non è superiore al livello più alto dei rispettivi fattori stagionali applicabili per i tre mesi pertinenti;

b) si completano i passaggi indicati al paragrafo 3, lettere da f) a h), utilizzando i valori risultanti di cui alla lettera a), mutatis mutandis.

6. Per tutti i prodotti di capacità standard non annua per la capacità continua, i valori risultanti dal calcolo di cui ai paragrafi da 3 a 5 possono essere arrotondati per eccesso o per difetto.

Articolo 16

Calcolo dei prezzi di riserva per i prodotti di capacità standard per la capacità interrompibile

1. I prezzi di riserva per i prodotti di capacità standard per la capacità interrompibile sono calcolati moltiplicando i prezzi di riserva per i rispettivi prodotti di capacità standard per la capacità continua calcolati secondo il disposto dell'articolo 14 o 15, a seconda del caso, per la differenza tra il 100 % e il livello dello sconto ex ante calcolato seguendo la procedura descritta nei paragrafi 2 e 3.

2. Lo sconto ex ante è calcolato applicando la seguente formula:

$$Di_{\text{ex-ante}} = \text{Pro} \times A \times 100 \%$$

dove:

$Di_{\text{ex-ante}}$ è il livello dello sconto ex ante;

Pro è un fattore che indica la probabilità di interruzione, fissato o approvato conformemente all'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE a norma dell'articolo 28 e facente riferimento al tipo di prodotto di capacità standard per la capacità interrompibile;

A è il fattore di aggiustamento, fissato o approvato conformemente all'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE, a norma dell'articolo 28, applicato per riflettere il valore economico stimato del tipo di prodotto di capacità standard per la capacità interrompibile, calcolato per ciascuno, alcuni o tutti i punti di interconnessione, non inferiore a 1.

3. Il fattore Pro di cui al paragrafo 2 è calcolato per ciascuno, alcuni o tutti i punti di interconnessione per tipo di prodotto di capacità standard per la capacità interrompibile offerta secondo la seguente formula sulla base delle informazioni previste relative ai componenti della formula:

$$\text{Pro} = \frac{N \times D_{\text{int}}}{D} \times \frac{\text{CAP}_{\text{av. int}}}{\text{CAP}}$$

dove:

N è il numero di interruzioni atteso per D;

D_{int} è la durata media delle interruzioni previste espressa in ore;

D è la durata totale, espressa in ore, del rispettivo tipo di prodotto di capacità standard per la capacità interrompibile;

$\text{CAP}_{\text{av. int}}$ è il quantitativo medio atteso di capacità interrotta per ciascuna interruzione relativo al rispettivo tipo di prodotto di capacità standard per la capacità interrompibile;

CAP è il quantitativo totale di capacità interrompibile per il rispettivo tipo di prodotto di capacità standard per la capacità interrompibile.

4. In alternativa all'applicazione di sconti ex ante in conformità del paragrafo 1, l'autorità nazionale di regolamentazione può decidere di applicare uno sconto ex post, per mezzo del quale gli utenti della rete vengono indennizzati in seguito al verificarsi delle interruzioni effettive. Detto sconto ex post può essere utilizzato solo nei punti di interconnessione in cui nel precedente anno gas non si è verificata alcuna interruzione della capacità dovuta a una congestione fisica.

L'indennizzo ex post pagato per ognuno dei giorni in cui si è verificata un'interruzione è pari al triplo del prezzo di riserva per i prodotti di capacità standard giornaliera per la capacità continua.

CAPO IV

PEREQUAZIONE DEI RICAVI*Articolo 17***Disposizioni generali**

1. Se e nella misura in cui il gestore del sistema di trasporto opera nell'ambito di un regime non di *price cap*, si applicano i seguenti principi:
 - a) il recupero delle somme in difetto o in eccesso rispetto ai ricavi relativi ai servizi di trasporto è ridotto al minimo tenendo in debito conto gli investimenti necessari;
 - b) il livello delle tariffe di trasporto garantisce che i ricavi relativi ai servizi di trasporto siano recuperati dal gestore del sistema di trasporto in maniera tempestiva;
 - c) sono evitate, nella misura del possibile, differenze significative tra i livelli delle tariffe di trasporto applicabili per due periodi tariffari consecutivi;
2. Se e nella misura in cui il gestore del sistema di trasporto opera nell'ambito di un regime di *price cap* o applica l'approccio basato su un prezzo da pagare fisso di cui all'articolo 24, lettera b), non avviene alcuna perequazione dei ricavi e tutti i rischi connessi al recupero delle somme in difetto o in eccesso sono coperti esclusivamente dal premio di rischio. In tal caso, l'articolo 18, l'articolo 19, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 20 non si applicano.
3. Fatte salve le prescrizioni in materia di consultazioni periodiche di cui all'articolo 26 e l'approvazione preventiva prevista dall'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE, i ricavi relativi ai servizi non di trasporto possono essere compensati secondo le modalità previste dal presente capo, *mutatis mutandis*.

*Articolo 18***Recupero delle somme in difetto e in eccesso**

1. Il recupero delle somme in difetto o in eccesso rispetto ai ricavi relativi ai servizi di trasporto è uguale a;

$$R_A - R$$

dove:

R_A corrisponde ai ricavi effettivamente ottenuti e relativi alla fornitura di servizi di trasporto;

R corrisponde ai ricavi relativi ai servizi di trasporto.

I valori di R_A and R sono attribuiti allo stesso periodo tariffario e, qualora sia istituito l'efficace meccanismo di compensazione tra gestori dei sistemi di trasporto di cui all'articolo 10, paragrafo 3, tengono conto di tale meccanismo.

2. Se la differenza calcolata secondo la formula di cui al paragrafo 1 è positiva, essa indica un recupero delle somme in eccesso rispetto ai ricavi relativi ai servizi di trasporto. Una differenza negativa indica invece un recupero delle somme in difetto rispetto ai ricavi relativi ai servizi di trasporto.

*Articolo 19***Conto di regolazione**

1. Il conto di regolazione indica le informazioni di cui all'articolo 18, paragrafo 1 per un determinato periodo tariffario e può includere altre informazioni, ad esempio la differenza tra componenti di costo previste ed effettive.
2. Il recupero delle somme in difetto o in eccesso per quanto riguarda i ricavi relativi ai servizi di trasporto del gestore del sistema di trasporto è attribuito al conto di regolazione, a meno che non siano state adottate altre norme in conformità dell'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE.
3. Qualora siano attuati meccanismi di incentivazione per le vendite della capacità, subordinatamente a una decisione a norma dell'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE, solo una parte delle somme recuperate in difetto o in eccesso del gestore del sistema di trasporto è attribuita al conto di regolazione. In tal caso, la parte residua è trattenuta o versata, a seconda dei casi, dal gestore del sistema di trasporto.

4. Ciascun gestore di sistema di trasporto utilizza un unico conto di regolazione.
5. Subordinatamente a una decisione a norma dell'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE, l'eventuale premio d'asta ottenuto può essere attribuito a un apposito conto, separato dal conto di regolazione di cui al paragrafo 4. L'autorità nazionale di regolamentazione può decidere di utilizzare detto premio d'asta per ridurre la congestione fisica o, qualora il gestore del sistema di trasporto operi unicamente nell'ambito di un regime non di *price cap*, per ridurre le tariffe di trasporto per il o i periodi tariffari successivi secondo il disposto dell'articolo 20.

Articolo 20

Riconciliazione del conto di regolazione

1. La riconciliazione completa o parziale del conto di regolazione è effettuata conformemente alla metodologia dei prezzi di riferimento applicata e utilizzando il corrispettivo di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera b) eventualmente applicato.
2. La riconciliazione del conto di regolazione è effettuata nel rispetto delle norme adottate in conformità dell'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE per un determinato periodo di riconciliazione, vale a dire il periodo di tempo in cui il conto di regolazione di cui all'articolo 19 è riconciliato.
3. Il conto di regolazione è riconciliato allo scopo di rimborsare al gestore del sistema di trasporto le somme recuperate in difetto e di restituire agli utenti della rete le somme recuperate in eccesso.

CAPO V

DETERMINAZIONE DEI PREZZI DELLA CAPACITÀ AGGREGATA E DELLA CAPACITÀ NEI PUNTI DI INTERCONNESSIONE VIRTUALI

Articolo 21

Determinazione dei prezzi della capacità aggregata

1. Il prezzo di riserva per un prodotto di capacità aggregata è uguale alla somma dei prezzi di riserva per le capacità che contribuiscono a tale prodotto. I prezzi di riserva per le capacità di entrata e di uscita corrispondenti sono resi disponibili nel momento in cui il prodotto di capacità aggregata è offerto e allocato mediante la piattaforma di prenotazione comune di cui all'articolo 37 del regolamento (UE) 2017/459.
2. I ricavi originati dalle vendite dei prodotti di capacità aggregata corrispondenti al prezzo di riserva per il prodotto in questione sono attribuite ai rispettivi gestori dei sistemi di trasporto nel modo seguente:
 - a) dopo ogni transazione per un prodotto di capacità aggregata;
 - b) in proporzione ai prezzi di riserva per le capacità che contribuiscono al prodotto in questione.
3. Il premio d'asta derivante dalle vendite di prodotti di capacità aggregata è attribuito in conformità dell'accordo tra i rispettivi gestori dei sistemi di trasporto, soggetto all'approvazione della o delle autorità nazionali di regolamentazione, che deve essere concessa al più tardi tre mesi prima dell'inizio delle aste annuali per la capacità annua. In assenza di tale approvazione da parte di tutte le autorità nazionali di regolamentazione interessate, il premio d'asta è attribuito ai rispettivi gestori dei sistemi di trasporto secondo una ripartizione in parti uguali.
4. Se il punto di interconnessione interessato connette sistemi di entrata-uscita adiacenti di due Stati membri, le rispettive autorità nazionali di regolamentazione trasmettono all'Agenzia, a scopo informativo, l'accordo di cui al paragrafo 3.

Articolo 22

Determinazione dei prezzi della capacità in un punto di interconnessione virtuale

1. Il prezzo di riserva per un prodotto di capacità standard non aggregata offerto in un punto di interconnessione virtuale è calcolato seguendo uno dei seguenti approcci:
 - a) è calcolato sulla base del prezzo di riferimento, qualora la metodologia dei prezzi di riferimento applicata consenta di tener conto del punto di interconnessione virtuale stabilito;

- b) corrisponde alla media ponderata dei prezzi di riserva, calcolata secondo la seguente formula sulla base dei prezzi di riferimento per ciascun punto di interconnessione che contribuisce al punto di interconnessione virtuale in questione, qualora la metodologia dei prezzi di riferimento applicata non consenta di tener conto del punto di interconnessione virtuale stabilito:

$$P_{st, VIP} = \frac{\sum_i^n (P_{st,i} \times CAP_i)}{\sum_i^n CAP_i}$$

dove:

$P_{st, VIP}$ è il prezzo di riserva per un determinato prodotto di capacità standard non aggregata nel punto di interconnessione virtuale;

i è un punto di interconnessione che contribuisce al punto di interconnessione virtuale;

n è il numero di punti di interconnessione che contribuiscono al punto di interconnessione virtuale;

$P_{st, i}$ è il prezzo di riserva per un determinato prodotto di capacità standard non aggregata nel punto di interconnessione i ;

CAP_i è la capacità tecnica o la capacità contrattuale prevista, a seconda dei casi, nel punto di interconnessione i .

2. Il prezzo di riserva per un prodotto di capacità standard aggregata offerto in un punto di interconnessione virtuale è calcolato nel modo indicato all'articolo 21, paragrafo 1.

CAPO VI

PREZZO DI AGGIUDICAZIONE E PREZZO DA PAGARE

Articolo 23

Calcolo del prezzo di aggiudicazione nei punti di interconnessione

Il prezzo di aggiudicazione per un determinato prodotto di capacità standard in un punto di interconnessione è calcolato applicando la seguente formula:

$$P_{cl} = P_{R,au} + AP$$

dove:

P_{cl} è il prezzo di aggiudicazione;

$P_{R,au}$ è il prezzo di riserva applicabile per un prodotto di capacità standard pubblicato nel momento in cui il prodotto è messo all'asta;

AP è l'eventuale premio d'asta.

Articolo 24

Calcolo del prezzo da pagare nei punti di interconnessione

Il prezzo da pagare per un determinato prodotto di capacità standard in un punto di interconnessione è calcolato secondo una delle seguenti formule:

- a) se si applica l'approccio del prezzo da pagare variabile:

$$P_{flo} = P_{R,flo} + AP$$

dove:

P_{flo} è il prezzo da pagare variabile;

$P_{R,flo}$ è il prezzo di riserva per un prodotto di capacità standard applicabile nel momento in cui il prodotto può essere utilizzato;

AP è l'eventuale premio d'asta.

b) se si applica l'approccio del prezzo da pagare fisso:

$$P_{\text{fix}} = (P_{R,y} \times \text{IND}) + \text{RP} + \text{AP}$$

dove:

P_{fix} è il prezzo da pagare fisso;

$P_{R,y}$ è il prezzo di riserva applicabile per un prodotto di capacità standard annua pubblicato nel momento in cui il prodotto è messo all'asta;

IND è il rapporto tra l'indice prescelto al momento dell'utilizzo e lo stesso indice nel momento in cui il prodotto è messo all'asta;

RP è il premio di rischio, non inferiore a 0, che riflette i vantaggi in termini di certezza concernenti il livello della tariffa di trasporto;

AP è l'eventuale premio d'asta.

Articolo 25

Condizioni per l'offerta degli approcci del prezzo da pagare

1. Se e nella misura in cui il gestore del sistema di trasporto opera nell'ambito di un regime non di *price cap*, le condizioni per l'offerta degli approcci del prezzo da pagare sono le seguenti:

a) per i casi in cui è offerta solo la capacità esistente:

i) è offerto l'approccio del prezzo da pagare variabile;

ii) l'approccio del prezzo da pagare fisso non è consentito;

b) per la capacità incrementale e la capacità esistente offerte nella stessa asta o con lo stesso meccanismo alternativo di allocazione:

i) è possibile offrire l'approccio del prezzo da pagare variabile;

ii) è possibile offrire l'approccio del prezzo da pagare fisso se è soddisfatta almeno una delle seguenti condizioni:

1) è utilizzato un meccanismo alternativo di allocazione quale stabilito all'articolo 30 del regolamento (UE) 2017/459;

2) un progetto è incluso nell'elenco dell'Unione dei progetti di interesse comune di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾.

2. Se e nella misura in cui il gestore del sistema di trasporto opera nell'ambito di un regime di *price cap*, è possibile offrire l'approccio del prezzo da pagare variabile, l'approccio del prezzo da pagare fisso o entrambi.

CAPO VII

OBBLIGHI DI CONSULTAZIONE

Articolo 26

Consultazione periodica

1. L'autorità nazionale di regolamentazione o i gestori dei sistemi di trasporto, secondo quanto deciso dall'autorità nazionale di regolamentazione, effettuano una o più consultazioni. Per quanto possibile e al fine di rendere più efficace il processo di consultazione, il documento di consultazione dovrebbe essere pubblicato in lingua inglese. La consultazione finale che precede la decisione di cui all'articolo 27, paragrafo 4, è conforme ai requisiti stabiliti nel presente articolo e nell'articolo 27 e comprende le seguenti informazioni:

a) la descrizione della metodologia dei prezzi di riferimento proposta e i seguenti elementi:

i) le informazioni indicative di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera a), ivi inclusi:

1) la giustificazione dei parametri utilizzati che sono relativi alle caratteristiche tecniche del sistema;

2) le informazioni corrispondenti sui rispettivi valori di detti parametri e le ipotesi applicate;

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 347/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee e che abroga la decisione n. 1364/2006/CE e che modifica i regolamenti (CE) n. 713/2009, (CE) n. 714/2009 e (CE) n. 715/2009 (GUL 115 del 25.4.2013, pag. 39).

- ii) il valore degli aggiustamenti proposti per le tariffe di trasporto applicate alla capacità di cui all'articolo 9;
 - iii) i prezzi di riferimento indicativi oggetto di consultazione;
 - iv) i risultati, le componenti e i dettagli di questi elementi per le valutazioni della ripartizione dei costi di cui all'articolo 5;
 - v) la valutazione della metodologia dei prezzi di riferimento proposta conformemente all'articolo 7;
 - vi) se la metodologia dei prezzi di riferimento proposta è diversa dalla metodologia dei prezzi di riferimento basata sulla distanza ponderata per la capacità descritta nell'articolo 8, il confronto della prima con la seconda insieme alle informazioni di cui al punto iii);
- b) le informazioni indicative di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera b), punti i), iv) e v):
- c) le seguenti informazioni sulle tariffe di trasporto e non di trasporto:
- i) qualora siano proposte le tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati di cui all'articolo 4, paragrafo 3:
 - 1) il modo in cui sono stabilite;
 - 2) la percentuale dei ricavi consentiti o previsti che si prevede di recuperare da tali tariffe;
 - 3) le tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati indicative;
 - ii) qualora siano proposti servizi non di trasporto forniti agli utenti della rete:
 - 1) la relativa metodologia delle tariffe per i servizi non di trasporto;
 - 2) la percentuale dei ricavi consentiti o previsti che si prevede di recuperare da tali tariffe;
 - 3) il modo in cui è effettuata la perequazione dei ricavi relativi ai servizi non di trasporto associati di cui all'articolo 17, paragrafo 3;
 - 4) le tariffe non di trasporto indicative per i servizi non di trasporto forniti agli utenti della rete;
- d) le informazioni indicative di cui all'articolo 30, paragrafo 2:
- e) se l'approccio del prezzo da pagare fisso di cui all'articolo 24, paragrafo b, è considerato come offerto nell'ambito di un regime di *price cap* per la capacità esistente:
- i) l'indice proposto;
 - ii) il calcolo proposto e il modo in cui sono utilizzati gli eventuali ricavi derivanti dal premio di rischio;
 - iii) il punto o i punti di interconnessione e il periodo o i periodi tariffari per i quali è proposto l'approccio;
 - iv) il processo di offerta della capacità su un punto di interconnessione in cui sono proposti entrambi gli approcci del prezzo da pagare fisso e del prezzo da pagare variabile di cui all'articolo 24.
2. La consultazione finale che precede la decisione di cui all'articolo 27, paragrafo 4, è aperta per almeno due mesi. I documenti di consultazione per le consultazioni di cui al paragrafo 1 possono richiedere che le risposte fornite includano una versione non riservata idonea alla pubblicazione.
3. Entro un mese dalla chiusura della consultazione, il o i gestori dei sistemi di trasporto o l'autorità nazionale di regolamentazione, a seconda del soggetto che pubblica il documento di consultazione di cui al paragrafo 1, pubblicano le risposte alla consultazione ricevute e una sintesi delle stesse. Per quanto possibile e al fine di rendere più efficace il processo di consultazione, la sintesi dovrebbe essere fornita in lingua inglese.
4. Le successive consultazioni periodiche sono effettuate secondo il disposto dell'articolo 27, paragrafo 5.
5. Dopo aver consultato la rete europea dei gestori dei sistemi di trasporto del gas (di seguito «ENTSO-G»), l'Agenzia elabora un modello per il documento di consultazione di cui al paragrafo 1. Il modello è messo a disposizione delle autorità nazionali di regolamentazione e dei gestori dei sistemi di trasporto entro il 5 luglio 2017.

*Articolo 27***Processo decisionale periodico dell'autorità nazionale di regolamentazione**

1. Al momento di avviare la consultazione finale a norma dell'articolo 26 e prima della decisione di cui all'articolo 27, paragrafo 4, l'autorità nazionale di regolamentazione o i gestori dei sistemi di trasporto, secondo quanto deciso dall'autorità nazionale di regolamentazione, trasmettono all'Agenzia i documenti di consultazione.
2. L'Agenzia analizza i seguenti aspetti del documento di consultazione:
 - a) se sono state pubblicate tutte le informazioni di cui all'articolo 26, paragrafo 1;
 - b) se gli elementi oggetto della consultazione a norma dell'articolo 26 sono conformi ai seguenti requisiti:
 - 1) se la metodologia dei prezzi di riferimento proposta è conforme ai requisiti di cui all'articolo 7;
 - 2) se sono soddisfatti i criteri per la determinazione delle tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati di cui all'articolo 4, paragrafo 3;
 - 3) se sono soddisfatti i criteri per la determinazione delle tariffe non di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4.
3. Entro due mesi dal termine della consultazione di cui al paragrafo 1, l'Agenzia pubblica e invia all'autorità nazionale di regolamentazione o al gestore del sistema di trasporto, a seconda del soggetto che ha pubblicato il documento di consultazione, e alla Commissione le conclusioni della sua analisi di cui al paragrafo 2, in lingua inglese.

L'Agenzia mantiene la riservatezza delle eventuali informazioni sensibili sotto il profilo commerciale.

4. Entro cinque mesi dal termine della consultazione finale, l'autorità nazionale di regolamentazione, agendo in conformità dell'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE, adotta e pubblica una decisione motivata su tutti gli elementi di cui all'articolo 26, paragrafo 1. Al momento della pubblicazione, l'autorità nazionale di regolamentazione invia all'Agenzia e alla Commissione la sua decisione.
5. La procedura, che prevede la consultazione finale sulla metodologia dei prezzi di riferimento in conformità dell'articolo 26, la decisione dell'autorità nazionale di regolamentazione in conformità del paragrafo 4, il calcolo delle tariffe in base a tale decisione e la pubblicazione delle tariffe conformemente al capo VIII, può essere avviata a partire dall'entrata in vigore del presente regolamento ed è conclusa entro il 31 maggio 2019. Nell'ambito di tale procedura si tiene conto delle prescrizioni di cui ai capi II, III e IV. Le tariffe applicabili per il periodo tariffario prevalente al 31 maggio 2019 saranno applicabili fino al termine del periodo. Detta procedura è ripetuta almeno ogni cinque anni a decorrere dal 31 maggio 2019.

*Articolo 28***Consultazione sugli sconti, sui moltiplicatori e sui fattori stagionali**

1. Contemporaneamente alla consultazione finale effettuata in conformità dell'articolo 26, paragrafo 1, l'autorità nazionale di regolamentazione conduce una consultazione con le autorità omologhe di tutti gli Stati membri direttamente connessi e con le parti interessate sui seguenti aspetti:
 - a) il livello dei moltiplicatori;
 - b) se del caso, il livello dei fattori stagionali e i calcoli di cui all'articolo 15;
 - c) il livello degli sconti di cui all'articolo 9, paragrafo 2 e all'articolo 16.

Al termine della consultazione è adottata una decisione motivata in conformità dell'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE sugli aspetti di cui alle lettere da a) a c) del presente paragrafo. Ciascuna autorità nazionale di regolamentazione tiene conto del parere delle autorità omologhe degli Stati membri direttamente connessi.

2. Le successive consultazioni sono condotte in ogni periodo tariffario a partire dalla data della decisione di cui al paragrafo 1. In seguito a ciascuna consultazione e secondo quanto previsto dall'articolo 32, lettera a), l'autorità nazionale di regolamentazione adotta e pubblica una decisione motivata sugli aspetti di cui al paragrafo 1, lettere a), b) e c).

3. Quando adotta la decisione di cui ai paragrafi 1 e 2, l'autorità nazionale di regolamentazione tiene conto delle risposte alla consultazione ricevute e dei seguenti aspetti:

a) per i moltiplicatori:

- i) il bilanciamento tra l'agevolazione degli scambi di gas a breve termine e la necessità di fornire segnali a lungo termine per investimenti efficienti nel sistema di trasporto;
- ii) l'impatto sui ricavi relativi ai servizi di trasporto e sul recupero di tali ricavi;
- iii) la necessità di evitare i sussidi incrociati tra gli utenti della rete e di fare in modo che i prezzi di riserva siano maggiormente commisurati ai costi;
- iv) le situazioni della congestione fisica e contrattuale;
- v) l'impatto sui flussi transfrontalieri;

b) per i fattori stagionali:

- i) l'impatto sull'agevolazione di un utilizzo economico ed efficiente dell'infrastruttura;
- ii) la necessità di migliorare i prezzi di riserva sotto il profilo della corrispondenza ai costi.

CAPO VIII

OBBLIGHI DI PUBBLICAZIONE

Articolo 29

Informazioni da pubblicare prima dell'asta annuale per la capacità annua

Per i punti di interconnessione, e per i punti diversi dai punti di interconnessione per i quali l'autorità nazionale di regolamentazione decide di applicare il regolamento (UE) 2017/459, le seguenti informazioni sono pubblicate prima dell'asta annuale per la capacità annua conformemente alle prescrizioni di cui agli articoli 31 e 32 dall'autorità nazionale di regolamentazione o dal gestore o dai gestori dei sistemi di trasporto, secondo quanto deciso dall'autorità nazionale di regolamentazione:

a) per i prodotti di capacità standard per la capacità continua:

- i) i prezzi di riserva applicabili almeno fino alla fine dell'anno gas che inizia dopo l'asta annuale per la capacità annua;
- ii) i moltiplicatori e i fattori stagionali applicati ai prezzi di riserva per i prodotti di capacità standard non annua;
- iii) la giustificazione dell'autorità nazionale di regolamentazione per il livello dei moltiplicatori;
- iv) la giustificazione per l'applicazione di eventuali fattori stagionali;

b) per i prodotti di capacità standard per la capacità interrompibile:

- i) i prezzi di riserva applicabili almeno fino alla fine dell'anno gas che inizia dopo l'asta annuale per la capacità annua;
- ii) una valutazione della probabilità di interruzione che include:
 - 1) l'elenco di tutti i tipi di prodotti di capacità standard per la capacità interrompibile offerta con l'indicazione della rispettiva probabilità di interruzione e del livello di sconto applicato;
 - 2) la spiegazione del modo in cui è calcolata la probabilità di interruzione per ciascun tipo di prodotto di cui al punto 1);
 - 3) i dati storici o previsti, o entrambi, utilizzati per stimare la probabilità di interruzione di cui al punto 2).

Articolo 30

Informazioni da pubblicare prima del periodo tariffario

1. Le seguenti informazioni sono pubblicate prima del periodo tariffario conformemente alle prescrizioni di cui agli articoli 31 e 32 dall'autorità nazionale di regolamentazione o dal gestore o dai gestori dei sistemi di trasporto, secondo quanto deciso dall'autorità nazionale di regolamentazione:

- a) le informazioni sui parametri utilizzati nella metodologia dei prezzi di riferimento applicata che si riferiscono alle caratteristiche tecniche del sistema di trasporto, quali:
 - i) la capacità tecnica ai punti di entrata e di uscita e le ipotesi associate;
 - ii) la capacità contrattuale prevista ai punti di entrata e di uscita e le ipotesi associate;
 - iii) la quantità e la direzione del flusso di gas per i punti di entrata e di uscita e le ipotesi associate, ad esempio gli scenari di domanda e offerta per il flusso di gas in condizioni di picco;
 - iv) la rappresentazione strutturale della rete di trasporto con un adeguato grado di dettaglio;
 - v) informazioni tecniche aggiuntive sulla rete di trasporto, ad esempio la lunghezza e il diametro dei gasdotti e la potenza delle stazioni di compressione;
- b) le seguenti informazioni:
 - i) i ricavi consentiti o previsti, o entrambi, del gestore del sistema di trasporto;
 - ii) le informazioni relative alle variazioni annuali dei ricavi di cui al punto i);
 - iii) i seguenti parametri:
 - 1) i tipi di beni inclusi nel capitale investito riconosciuto e il loro valore aggregato;
 - 2) il costo del capitale e la rispettiva metodologia di calcolo;
 - 3) la spesa in conto capitale, compresi:
 - a) le metodologie per determinare il valore iniziale dei beni;
 - b) le metodologie per rivalutare i beni;
 - c) le spiegazioni circa l'evoluzione del valore dei beni;
 - d) i tempi di ammortamento e gli importi per tipo di bene;
 - 4) le spese operative;
 - 5) i meccanismi di incentivazione e gli obiettivi di efficienza;
 - 6) gli indici di inflazione;
 - iv) i ricavi relativi ai servizi di trasporto;
 - v) i seguenti rapporti per i ricavi di cui al punto iv):
 - 1) la ripartizione capacità-volumi trasportati, ossia la suddivisione tra i ricavi relativi ai servizi di trasporto derivanti da tariffe applicate alla capacità e i ricavi relativi ai servizi di trasporto derivanti da tariffe applicate ai volumi trasportati;
 - 2) la ripartizione entrata-uscita, ossia la suddivisione tra i ricavi derivanti da tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di entrata e i ricavi derivanti da tariffe di trasporto applicate alla capacità su tutti i punti di uscita;
 - 3) la ripartizione intrasistemico-intersistemico, ossia la suddivisione tra i ricavi provenienti dall'uso della rete intrasistemico sia sui punti di entrata che sui punti di uscita e i ricavi provenienti dall'uso della rete intersistemico sia sui punti di entrata che sui punti di uscita, il cui calcolo è effettuato come indicato all'articolo 5;

- vi) se e nella misura in cui il gestore del sistema di trasporto opera in base a un regime non di *price cap*, le seguenti informazioni sulla riconciliazione del conto di regolazione relative al precedente periodo tariffario:
- 1) i ricavi effettivamente ottenuti, il recupero delle somme in difetto o in eccesso rispetto ai ricavi consentiti e la parte di tale recupero attribuita al conto di regolazione e, se del caso, ai sottoconti del conto di regolazione;
 - 2) il periodo di riconciliazione e i meccanismi di incentivazione attuati;
- vii) l'uso previsto del premio d'asta;
- c) le seguenti informazioni sulle tariffe di trasporto e non di trasporto, accompagnate dalle pertinenti informazioni relative al calcolo delle stesse:
- i) le eventuali tariffe di trasporto applicate ai volumi trasportati di cui all'articolo 4, paragrafo 3;
 - ii) le eventuali tariffe non di trasporto per i servizi non di trasporto di cui all'articolo 4, paragrafo 4;
 - iii) i prezzi di riferimento e altri prezzi applicabili in punti diversi da quelli di cui all'articolo 29.
2. Inoltre, sono pubblicate le seguenti informazioni per quanto riguarda le tariffe di trasporto:
- a) una spiegazione di quanto segue:
- i) la differenza nel livello delle tariffe di trasporto per lo stesso tipo di servizio di trasporto applicabili per il periodo tariffario prevalente e per il periodo tariffario per il quale sono pubblicate le informazioni;
 - ii) la differenza stimata nel livello delle tariffe di trasporto per lo stesso tipo di servizio di trasporto applicabili per il periodo tariffario per il quale sono pubblicate le informazioni e per ciascun periodo tariffario entro il restante periodo di regolamentazione;
- b) almeno un modello tariffario semplificato, aggiornato regolarmente e corredato di una spiegazione del modo in cui utilizzarlo, che permetta agli utenti della rete di calcolare le tariffe di trasporto applicabili per il periodo tariffario prevalente e di stimarne la possibile evoluzione oltre tale periodo.
3. Per i punti esclusi dalla definizione di punti pertinenti di cui all'allegato I, punto 3.2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2009, le informazioni sulla quantità di capacità contrattuale prevista e sulla quantità di flusso di gas prevista sono pubblicate secondo il disposto dell'allegato I, punto 3.2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2009.

Articolo 31

Forma della pubblicazione

1. Le informazioni di cui agli articoli 29 e 30 sono pubblicate secondo il disposto dell'articolo 32 mediante un link sulla piattaforma di cui all'allegato I, punto 3.1.1, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (CE) n. 715/2009 sul sito web del soggetto pertinente.

Dette informazioni sono accessibili al pubblico e gratuite e non presentano limitazioni per quanto attiene al loro utilizzo. Esse sono pubblicate:

- a) in una forma che ne consenta una facile consultazione;
- b) in modo da essere chiare e facilmente accessibili e su base non discriminatoria;
- c) in un formato scaricabile;
- d) in una o più lingue ufficiali dello Stato membro interessato e, a meno che una delle lingue ufficiali dello Stato membro non sia l'inglese, nella misura del possibile, in inglese.

2. Per i punti di interconnessione sulla piattaforma di cui all'allegato I, punto 3.1.1, paragrafo 1, lettera h), del regolamento (CE) n. 715/2009 sono pubblicate le seguenti informazioni:

- a) nello stesso periodo indicato all'articolo 29, i prezzi di riserva per i prodotti di capacità standard per la capacità continua e per i prodotti di capacità standard per la capacità interrompibile;
- b) nello stesso periodo indicato all'articolo 30, il corrispettivo basato sul flusso di cui all'articolo 4, paragrafo 3, lettera a), ove applicato.

3. Le informazioni di cui al paragrafo 2 sono pubblicate come segue:
- a) secondo quanto disposto nel paragrafo 1, lettere da a) a c);
 - b) in inglese;
 - c) in una tabella standard *che include almeno le seguenti informazioni*:
 - i) il punto di interconnessione;
 - ii) la direzione del flusso di gas;
 - iii) i nomi dei pertinenti gestori dei sistemi di trasporto;
 - iv) il periodo di inizio e di fine del prodotto;
 - v) se la capacità è continua o interrompibile;
 - vi) l'indicazione del prodotto di capacità standard;
 - vii) la tariffa applicabile per kWh/h e per kWh/g in valuta locale e in euro, tenendo conto di quanto segue:
 - 1) se l'unità di capacità applicata è il kWh/h, le informazioni sulla tariffa applicabile per kWh/g non sono vincolanti e viceversa;
 - 2) se la valuta locale è diversa dall'euro, le informazioni sulla tariffa applicabile in euro non sono vincolanti.

Inoltre, nel periodo indicato nell'articolo 30, detta tabella standard include la simulazione di tutti i costi per un flusso di 1 GWh/giorno/anno per ciascun punto di interconnessione in valuta locale e in euro, fatto salvo il punto vii 2).

4. In caso di divergenza fra le informazioni di cui al paragrafo 2 e quelle di cui al paragrafo 1, prevalgono le informazioni di cui al paragrafo 1.

Articolo 32

Termini per la pubblicazione

Il termine per la pubblicazione delle informazioni di cui agli articoli 29 e 30 è il seguente:

- a) per le informazioni di cui all'articolo 29, entro il trentesimo giorno precedente l'asta annuale per la capacità annua;
- b) per le informazioni di cui all'articolo 30, entro il trentesimo giorno precedente il rispettivo periodo tariffario;
- c) per le tariffe di trasporto aggiornate nel periodo tariffario di cui all'articolo 12, paragrafo 3, subito dopo l'approvazione in conformità dell'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE.

Ogni aggiornamento delle tariffe di trasporto è corredato di informazioni che indicano i motivi delle variazioni nel livello delle tariffe. Se si applica l'articolo 12, paragrafo 3, lettera b), esso è corredato anche della relazione aggiornata di cui all'articolo 29, lettera b) per il rispettivo tipo di prodotto di capacità standard per la capacità interrompibile.

CAPO IX

CAPACITÀ INCREMENTALE

Articolo 33

Tariffe principali per la capacità incrementale

1. Il prezzo minimo al quale i gestori dei sistemi di trasporto accettano una richiesta di capacità incrementale è il prezzo di riferimento. Per il test economico, i prezzi di riferimento sono calcolati includendo nella metodologia dei prezzi di riferimento le pertinenti ipotesi relative all'offerta di capacità incrementale.

2. Se per la capacità incrementale si considera l'offerta dell'approccio del prezzo da pagare fisso di cui all'articolo 24, lettera b), il prezzo di riserva di cui all'articolo 24, lettera b) è basato sui costi d'investimento e i costi di esercizio previsti. Una volta commissionata la capacità incrementale, detto prezzo di riserva è adeguato in proporzione alla differenza, positiva o negativa, tra i costi d'investimento previsti e quelli effettivi.
3. Se l'allocazione di tutta la capacità incrementale al prezzo di riferimento non genererebbe ricavi sufficienti ad ottenere un esito positivo del test economico, è possibile applicare un premio minimo obbligatorio nella prima asta o nel meccanismo alternativo di allocazione in cui è offerta la capacità incrementale. Il premio minimo obbligatorio può essere applicato anche nelle aste successive in cui è offerta la capacità rimasta inizialmente invenduta o la capacità inizialmente riservata a norma dell'articolo 8, paragrafi 8 e 9, del regolamento (UE) 2017/459. La decisione sull'eventuale applicazione di un premio minimo obbligatorio e sulle aste in cui applicarlo è presa in conformità dell'articolo 41, paragrafo 6, lettera a), della direttiva 2009/73/CE.
4. Il livello del premio minimo obbligatorio consente di ottenere un esito positivo del test economico con i ricavi generati dalla capacità offerta nella prima asta o nel meccanismo alternativo di allocazione in cui è offerta la capacità incrementale. L'intervallo in cui si situa il livello del premio minimo obbligatorio, a seconda della capacità allocata prevista, è comunicato per approvazione alla pertinente autorità nazionale di regolamentazione conformemente all'articolo 25, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) 2017/459.
5. Un premio minimo obbligatorio approvato dall'autorità nazionale di regolamentazione è aggiunto al prezzo di riferimento per i prodotti di capacità aggregata sul rispettivo punto di interconnessione ed è attribuito unicamente ai gestori dei sistemi di trasporto per i quali il premio minimo obbligatorio è stato approvato dalla rispettiva autorità nazionale di regolamentazione. Questo principio generalmente applicato per l'attribuzione di un premio minimo obbligatorio non pregiudica la ripartizione di un eventuale premio d'asta aggiuntivo in conformità dell'articolo 21, paragrafo 3 o la conclusione di un accordo alternativo tra le autorità nazionali di regolamentazione interessate.

CAPO X

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Articolo 34

Metodologie e parametri utilizzati per determinare i ricavi consentiti o previsti dei gestori dei sistemi di trasporto

1. Entro il 6 aprile 2019 l'Agenzia pubblica una relazione sulle metodologie e i parametri utilizzati per determinare i ricavi consentiti o previsti dei gestori dei sistemi di trasporto. La relazione prende in considerazione almeno i parametri di cui all'articolo 30, paragrafo 1, lettera b), punto iii).
2. Le autorità nazionali di regolamentazione trasmettono all'Agenzia, seguendo la procedura definita da quest'ultima, tutte le informazioni necessarie relative alle metodologie e ai parametri utilizzati per determinare i ricavi consentiti o previsti dei gestori dei sistemi di trasporto.

Articolo 35

Contratti esistenti

1. Il presente regolamento non pregiudica i livelli delle tariffe di trasporto derivanti da contratti o prenotazioni di capacità conclusi prima del 6 aprile 2017 se tali contratti o prenotazioni di capacità non prevedono variazioni nei livelli delle tariffe di trasporto applicate alla capacità e/o ai volumi trasportati, a parte l'eventuale indicizzazione.
2. Le disposizioni contrattuali relative alle tariffe di trasporto e alle prenotazioni di capacità di cui al paragrafo 1 non sono rinnovate, prorogate o riproposte dopo la loro data di scadenza.
3. Entro il 6 maggio 2017 i gestori dei sistemi di trasporto inviano i contratti o le eventuali informazioni sulle prenotazioni di capacità di cui al paragrafo 1 all'autorità nazionale di regolamentazione.

*Articolo 36***Controllo dell'attuazione**

1. Al fine di assistere l'Agenzia nei suoi compiti di controllo previsti dall'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2009, l'ENTSO-G controlla e analizza, conformemente all'articolo 8, paragrafi 8 e 9, del regolamento (CE) n. 715/2009, il modo in cui i gestori dei sistemi di trasporto hanno attuato il presente regolamento. In particolare, l'ENTSO-G si accerta della completezza e della correttezza di tutte le pertinenti informazioni che i gestori dei sistemi di trasporto sono tenuti a trasmettere. L'ENTSO-G trasmette dette informazioni all'Agenzia nel rispetto delle seguenti scadenze:

- a) il 31 marzo 2018 per gli obblighi di cui al capo VIII;
- b) il 31 marzo 2020 per tutte le altre disposizioni del presente regolamento.

2. I gestori dei sistemi di trasporto trasmettono all'ENTSO-G, secondo le scadenze indicate di seguito, tutte le informazioni richieste dall'ENTSO-G per ottemperare agli obblighi di cui al paragrafo 1:

- a) il 31 dicembre 2017 per gli obblighi di cui al capo VIII;
- b) il 31 dicembre 2019 per tutte le altre disposizioni del presente regolamento.

3. Il ciclo di controllo dell'attuazione stabilito ai paragrafi 1 e 2 è ripetuto negli anni successivi subordinatamente alle corrispondenti richieste della Commissione.

4. L'ENTSO-G e l'Agenzia mantengono la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale.

5. Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento l'Agenzia pubblica una relazione sull'applicazione delle metodologie dei prezzi di riferimento negli Stati membri.

*Articolo 37***Potere di concedere deroghe**

1. Su richiesta del soggetto che gestisce un interconnettore oggetto di una deroga alle disposizioni dell'articolo 41, paragrafi 6, 8 e 10, della direttiva 2009/73/CE a norma dell'articolo 36 della medesima direttiva o di una deroga analoga, le autorità nazionali di regolamentazione possono concedere congiuntamente a tale soggetto una deroga all'applicazione di uno o più articoli del presente regolamento, conformemente ai paragrafi da 2 a 6 del presente articolo, qualora l'applicazione di tali articoli al soggetto comportasse una o più delle seguenti conseguenze negative:

- a) non faciliterebbe lo scambio efficiente di gas e la concorrenza;
- b) non fornirebbe incentivi agli investimenti in nuova capacità o agli investimenti finalizzati a mantenere i livelli esistenti di capacità;
- c) provocherebbe irragionevoli alterazioni degli scambi transfrontalieri;
- d) falserebbe la concorrenza con gli altri gestori di infrastrutture che offrono servizi analoghi a quelli dell'interconnettore;
- e) non sarebbe attuabile tenendo conto della peculiarità degli interconnettori.

2. Il soggetto che chiede la deroga di cui al paragrafo 1 include nella sua richiesta una motivazione dettagliata corredata di tutti i documenti giustificativi, ivi inclusa, se del caso, un'analisi di costi e benefici, che dimostri che una o più condizioni di cui al paragrafo 1, lettere da a) a e) sono soddisfatte.

3. Le autorità nazionali di regolamentazione interessate valutano congiuntamente la richiesta di deroga e la gestiscono in stretta cooperazione. Qualora esse concedano una deroga, ne precisano la durata nelle rispettive decisioni.

4. Le autorità nazionali di regolamentazione comunicano all'Agenzia e alla Commissione le loro decisioni favorevoli alla deroga di cui sopra.
5. Le autorità nazionali di regolamentazione possono revocare una deroga se le circostanze o le motivazioni soggiacenti, o entrambe, non sussistono più o su raccomandazione motivata dell'Agenzia o della Commissione di revocare una deroga per assenza di motivazione.

Articolo 38

Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Esso si applica a partire dalla sua entrata in vigore.
3. Tuttavia, i capi VI e VIII si applicano a decorrere dal 1° ottobre 2017. I capi II, III e IV si applicano a decorrere dal 31 maggio 2019.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 16 marzo 2017

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER
