

040919/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 19/11/10

**DE**

**DE**

**DE**



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 17.11.2010  
SEK(2010) 1396 endgültig

**ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitdokument zur*

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN  
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND  
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**Energieinfrastrukturprioritäten bis 2020 und danach -  
ein Konzept für ein integriertes europäisches Energienetz**

{KOM(2010) 677 endgültig}  
{SEK(2010) 1395 endgültig}

## 1. PROBLEMSTELLUNG

Die **EU-Energiepolitik**<sup>1</sup> und ihre Durchführungsbestimmungen setzen bis 2020 ehrgeizige und verbindliche Ziele für Treibhausgasemissionen<sup>2</sup> (-20 %), Energie aus erneuerbaren Quellen<sup>3</sup> (20 % des Endenergieverbrauchs) und Energieeffizienz (20 %). Damit alle diese Ziele erreicht werden können sind adäquate, zuverlässige Energienetze erforderlich. Gleichzeitig altern die europäischen Netze und müssen dringend überholt und modernisiert werden. Die erweiterte EU hat schlechte Ost-West- und Süd-Nord-Verbindungen mit sich gebracht, da der Schwerpunkt auf den nationalen Märkten lag und die Verbindungen nur begrenzt der Versorgungssicherheit dienten, ohne dass an die Möglichkeit von Ausgleich und Handel in einem echten Energiebinnenmarkt oder der Versorgungssicherheit unter europäischen Gesichtspunkten gedacht worden wäre. Dadurch ist der ungehinderte Energietransport in der EU erschwert und sind einige Regionen anfälliger für Versorgungsausfälle. Die **TEN-E-Politik** wurde in den 1990er Jahren durch aufeinanderfolgende TEN-E-Leitlinien und die dazugehörige Finanzierungsverordnung entwickelt und gestaltet<sup>4</sup>. Ziel der TEN-E-Politik ist es, 1) die Vollendung des EU-Energiebinnenmarktes zu unterstützen, 2) die Isolierung von benachteiligten Regionen und „Inselregionen“ zu verringern, 3) die Energieversorgung der EU durch Zusammenarbeit mit Drittländern zu sichern und zu diversifizieren sowie 4) einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung und zum Umweltschutz zu leisten (einschließlich einer verstärkten Nutzung erneuerbarer Energiequellen und der Verringerung der mit dem Energietransport verbundenen Umweltrisiken). Dazu zählen Strom-, Gas- und Alken-Übertragungs- bzw. -fernleitungsnetze. Die ursprünglichen Ziele sind zwar überwiegend noch gültig, aber die Politik ist nicht effektiv genug, um ausreichende Infrastrukturen im Hinblick auf das Erreichen der ambitionierten energie- und klimapolitischen Ziele der EU aufzubauen.

Folgende Hindernisse für den angemessenen Ausbau der Infrastruktur bestehen:

**1)-Große Unsicherheiten** hinsichtlich der Verfügbarkeit, möglicher Risiken und der Kostenwettbewerbsfähigkeit künftiger Technologien, der Normen (vor allem für Technologien der erneuerbaren Energien und Netztechnologien, aber auch für CO<sub>2</sub>-Abscheidung und -Speicherung), des Energiemix und der geografischen Verteilung künftiger Kraftwerke (Strom) und neuer Energiequellen (nichtkonventionelles Gas, Biogas, LNG/CNG, neuer wichtiger Infrastrukturen und vorgelagerter Entwicklungen in Drittländern) können zu (unter EU-Gesichtspunkten) sub-optimalen Marktlösungen führen.

**2)-Unvollendeter Binnenmarkt:** in einigen Mitgliedstaaten, in denen die nationalen Märkte weiterhin von etablierten Marktteilnehmern beherrscht werden, gibt es nur geringen oder gar

---

<sup>1</sup> KOM (2007) 1, vom Rat gebilligt am 15. Februar 2007 (K/07/24)

<sup>2</sup> Richtlinie 2009/29/EG zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Verbesserung und Ausweitung des Gemeinschaftssystems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten und Entscheidung Nr. 406/2009/EG über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020.

<sup>3</sup> Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen.

<sup>4</sup> Entscheidung Nr. 1364/2006/EG zur Festlegung von Leitlinien für die transeuropäischen Energienetze und zur Aufhebung der Entscheidung 96/391/EG und der Entscheidung Nr. 1229/2003/EG; Verordnung (EG) Nr. 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze.

keinen Wettbewerb. Aufgrund der mangelhaften Marktentwicklung verfügen die ÜNB und FNB nicht über ausreichende Kapazitäten, um in Verbindungsleitungen zwischen zwei Märkten zu investieren. Gleichzeitig wird der Markt ohne Verbindungsleitung wahrscheinlich nicht in der Lage sein, sich weiterzuentwickeln

**3)-Tarifregulierung und Finanzierung:** Die Übertragung/Fernleitung ist reguliert und die Zuweisung der Kosten an die Endbegünstigten ist in einer großen transeuropäischen Infrastruktur schwierig bis unmöglich. Um die Übertragungs-/Fernleitungstarife so niedrig wie möglich zu halten basiert die Tarifregulierung in den meisten Mitgliedstaaten auf dem Grundsatz der Kosteneffizienz, bei dem nur die Kosten von Projekten gedeckt werden dürfen, die einem echten Bedarf des Marktes entsprechen oder bei denen es sich um die günstigste verfügbare Lösung handelt. Es gibt drei Arten von Projekten, deren Durchführung durch dieses Konzept behindert werden kann:

- (a) Projekte, deren regionaler Nutzen höher ist als ihr nationaler Nutzen: Je höher der regionale oder EU-Nutzen eines Projekts, d. h. je mehr Mitgliedstaaten beteiligt sind, desto komplexer wird es wahrscheinlich (grenzübergreifende Aspekte, unterschiedliche Regulierungssysteme und Genehmigungsverfahren usw.) und desto schwieriger ist die gerechte Zuweisung der Kosten an die Endbegünstigten.
- (b) Projekte, bei denen innovative Technologien zum Einsatz kommen (z. B. DC-VSC-Offshore-Netztechnologie, Speicherung, intelligente Netzanwendungen; CO<sub>2</sub>-Abscheidung und –Speicherung) bergen in der Regel größere Risiken, da kaum oder gar keine Erfahrungen mit einer Wirtschaftlichkeitsrechnung in industriellem Maßstab vorliegen. Dieses Risiko wird häufig durch die festgelegte Rendite nicht widerspiegelt.
- (c) Infrastrukturen, die die Versorgungssicherheit erhöhen sollen, sind oft nicht durch die Marktnachfrage und die transportierten Mengen gerechtfertigt, da sie nur im Fall von Marktstörungen, nicht aber unter normalen Marktbedingungen zum Einsatz kommen (Schadensfälle mit geringer Wahrscheinlichkeit und schwerwiegenden Auswirkungen). In vielen Mitgliedstaaten ist nicht geregelt, wie die Kosten für diese Investitionen wieder hereingeholt werden können.

Schließlich ist aufgrund der Finanzkrise und der aktuellen zügigen Weiterentwicklung der Regeln im Finanzsektor der Zugang zu Kapital seit 2008 erschwert.

**4)-Genehmigung und soziale Akzeptanz:** Lange und unsichere **Genehmigungsverfahren** wurden von der Industrie als einer der Hauptgründe für Verzögerungen bei der Durchführung von Infrastrukturprojekten bezeichnet. In einigen Mitgliedstaaten wendet sich die öffentliche Meinung zunehmend gegen neue Projekte und insbesondere Freileitungen, wodurch bereits ungeeignete Genehmigungsverfahren weiter verlangsamt werden. Daher kann die Vollendung bestimmter Projekte bis zu 20 Jahre dauern.

**5)-Infrastrukturen außerhalb der EU.** Energieinfrastrukturen außerhalb der EU, die benötigt werden, um den wachsenden Bedarf der EU an importiertem Erdgas oder Ökostrom zu decken, bergen zusätzliche politische Risiken. Abgesehen von der Notwendigkeit, sich politisch mit Drittländern ins Benehmen zu setzen, um den gemeinsamen Nutzen neuer Energieinfrastrukturen zu bestimmen und sicherzustellen, können die Risiken von

unattraktiven oder nicht transparenten Rahmenbedingungen einer Investition in Drittländern bis zu steuerlichen oder rechtlichen Risiken reichen, wenn die Investition einmal getätigt ist.

## **6)-Unangemessenheit des derzeitigen TEN-E-Rahmens**

In bestimmten geografischen Gebiete Europas treffen mehrere dieser Hindernisse zusammen und führen zu besonderen Infrastrukturengpässen. Es handelt sich vor allem um den Ostseeraum, das Offshore-Netz in den nördlichen Meeren, erneuerbare Energien in Südeuropa und im Mittelmeerraum, den Ausbau des Südlichen Korridors für Gas und Öl, den besseren Verbund und die bessere Diversifizierung in Mittel- und Südosteuropa (Strom, Gas und Öl) sowie auf ganz Europa bezogen Architektur und Ausbau eines EU-weiten CO<sub>2</sub>-Transportnetzes und die Umsetzung und Einführung der intelligenten Netztechnologien.

## **2. SUBSIDIARITÄTSANALYSE**

Die Energietransportinfrastruktur (einschließlich des Offshore-Verbundnetzes) ist transeuropäisch, regional oder zumindest grenzüberschreitend bzw. hat entsprechende Auswirkungen. Die nationalen Verwaltungen und die Regulierung auf der Ebene einzelner Mitgliedstaaten sind nicht geeignet oder verfügen nicht über die notwendigen Befugnisse, um sich mit diesen Infrastrukturen als Gesamtheit zu befassen. Gemäß **Artikel 194** des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union verfolgt die Energiepolitik der Union folgende Ziele: a) Sicherstellung des Funktionierens des Energiemarkts; b) Gewährleistung der Energieversorgungssicherheit in der Union; c) Förderung der Energieeffizienz und von Energieeinsparungen sowie Entwicklung neuer und erneuerbarer Energiequellen und d) Förderung der Interkonnektion der Energienetze. Gemäß Artikel 170 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union „trägt die Union zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur bei“. Artikel 171 besagt, dass die Union „(...) eine Reihe von Leitlinien auf(stellt), in denen die Ziele, die Prioritäten und die Grundzüge der im Bereich der transeuropäischen Netze in Betracht gezogenen Aktionen erfasst werden; in diesen Leitlinien werden Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen“.

## **3. ZIELE DER EU-INITIATIVE**

Allgemeines Ziel ist die Gewährleistung des **ausreichenden und fristgerechten Infrastrukturausbaus** in der gesamten EU und über ihre Grenzen hinaus, damit der Energiebinnenmarkt weiterentwickelt, die Versorgungssicherheit gewährleistet sowie die Energie- und Klimaziele der EU erreicht werden können.

Damit der Infrastrukturausbau weitergehen kann, müssen die wichtigsten Hindernisse beseitigt werden. Die geplante Mitteilung zu den Infrastrukturprioritäten zielt darauf ab, klare Prioritäten vorzuschlagen und die EU-Maßnahmen zu allen einschlägigen Energieinfrastrukturen stärker in den Blickpunkt zu rücken, die regionale Zusammenarbeit und Koordinierung zu verstärken, Schwierigkeiten in Zusammenhang mit den Genehmigungsverfahren zu verdeutlichen und öffentliche Akzeptanz zu schaffen, um Unsicherheiten hinsichtlich Planung und Genehmigung abzubauen. Klare Infrastrukturprioritäten übermitteln zudem auch Drittländern eine politische Botschaft.

#### 4. POLITISCHE OPTIONEN

Um mögliche Lösungen für eine breite Palette ermittelter Hindernisse besser analysieren zu können, wurde die Analyse in Politikbereiche mit jeweils getrennten Optionen unterteilt. Die Optionen wurden anhand der Kriterien der Effektivität, Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit bewertet. Wichtigstes Kriterium für die Effektivität ist die Frage, in welchem Umfang die einzelnen Optionen voraussichtlich Infrastrukturinvestitionen hervorbringen werden. Sämtliche aufgeführten Optionen sind mit den übergeordneten Zielen, Strategien und Prioritäten der EU vereinbar. Die Kombination bevorzugter Optionen aus jedem Politikbereich stellt die bevorzugte politische Lösung dar.

##### **Politikbereich A: Gegenstandsbereich des politischen Instruments**

Option 1: Business as usual (Strom und Gas)

Option 2: Erweiterter Strom- und Gassektor

Option 3: Erweiterter Strom- und Gassektor, Einbeziehung von CO<sub>2</sub>-Netzen und Erdölpipelines

##### **Politikbereich B: Gestaltung des politischen Instruments**

Option 1: Business as usual (gegenwärtige Projektlisten)

Option 2: Aktualisierte Projektliste

Option 3: Begrenzte Anzahl vorrangiger Projekte/regionaler Korridore und intelligente Auswahlkriterien

##### **Politikbereich C: Koordinierung**

Option 1: Business as usual (nationales Konzept, EU-Koordinatoren), freiwillige regionale Strukturen

Option 2: EU-Koordinatoren und obligatorische regionale oder thematische vorrangige Strukturen

Option 3: EU-ÜNB (verworfen, siehe Erläuterung unten)

##### **Politikbereich D: Genehmigung**

Option 1: Business as usual (nationale Zuständigkeit), Austausch vorbildlicher Verfahren

Option 2: Einbeziehung von Projekten von europäischem Interesse in nationale Prioritäten und Anwendung des schnellsten nationalen Verfahrens (ggf.)

Option 3: Nationale Genehmigungen bei einer einzigen Stelle mit gestrafften zeitlichen Fristen (5 Jahre)

Option 4: Neues harmonisiertes Genehmigungssystem auf EU-Ebene (verworfen, siehe Erläuterung unten)

Die Optionen C3 (EU-ÜNB) und D4 (harmonisiertes Genehmigungssystem auf EU-Ebene) wurden aus der weiteren Analyse ausgeschlossen, da sie den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und der Subsidiarität entgegenstehen.

#### 5. ABSCHÄTZUNG DER FOLGEN

Das Baseline-Szenario (Option „business as usual“ aus jedem Politikbereich) dürfte dazu führen, dass ein nicht ausreichender Infrastrukturausbau stattfinden wird. Die schlimmsten sozialen und wirtschaftlichen Folgen, die sich aus unzureichender Infrastruktur ergeben, sind Stromausfälle, Unterbrechungen der Gasversorgung und Energiemangel, wodurch die Preise in die Höhe getrieben werden. Was den CO<sub>2</sub>-Transport angeht, würde das „Business-as-usual“-Szenario signifikante Investitionen in Netze verhindern und zu einem unsystematischen Ausbau (auf Projekt- oder nationaler Ebene) mit einem hohen Risiko künftiger Redundanz oder von Engpässen bei der Durchflusskapazität (ähnlich wie bei den Strom- und Gasnetzen) sowie einer eingeschränkten Marktintegration mit dem langfristigen Risiko höherer Energiepreise führen.

Auf die Umwelt wirkt sich der Mangel an Infrastruktur möglicherweise dadurch aus, dass die Energie- und Klimaziele der EU nicht erreicht werden und damit höhere Treibhausgasemissionen entstehen. Bauarbeiten können zeitweise Folgen für die Umwelt haben, sind jedoch begrenzt, da einschlägige Umweltrechtsvorschriften einzuhalten sind. Eine mehr als 90 Tage dauernde Unterbrechung der Erdöllieferungen nach Osteuropa würde größere Auswirkungen auf die Umwelt haben, da es als alternative Transportmöglichkeit zu den Pipelines zu einer erheblichen Zunahme des Tankerverkehrs in ökologisch besonders anfälligen Gegenden käme.

### **Politikbereich A: Gegenstandsbereich des politischen Instruments**

Größere positive Folgen sind auf wirtschaftlicher und sozialer Ebene aus der Ausdehnung des Gegenstandsbereichs des politischen Instruments auf neue Sektoren im Bereich Strom (intelligente Netze einschließlich Speicherung) und Gas (CNG), aber auch den CO<sub>2</sub>-Transport zu erwarten, da weitere Innovationen auf diesen Gebieten angekurbelt werden. Die Ausdehnung auf Öl würde auch positive Folgen für die Umwelt haben, indem diversifizierte Ölversorgungsstrecken in die östliche EU gesichert und so die Umweltgefahren im Zusammenhang mit der Zunahme des Tankerverkehrs in der Ostsee und im Bosphorus verringert würden. Die Einbeziehung all dieser neuer Sektoren in den Gegenstandsbereich des politischen Instruments (Option A3) stellt daher die bevorzugte Option dar.

### **Politikbereich B: Gestaltung des politischen Instruments**

Verglichen mit einem „Business-as-usual“-Konzept, bei dem eine 2006 festgelegte unveränderliche Projektliste zugrunde gelegt würde, würde die Aktualisierung dieser Liste (Option B2) auf der Grundlage eines erweiterten Gegenstandsbereichs (Option A3) es ermöglichen, neue oder veränderte Prioritäten hinsichtlich des Infrastrukturausbaus zu berücksichtigen. Diese gezieltere Ausrichtung hätte eine insgesamt positive Wirkung. Allerdings bestünde die mangelnde Flexibilität der Projektliste fort, die auch in Zukunft, d.h. bis 2020 und danach, eventuell erneut angepasst werden müsste.

Im Gegensatz dazu hätte eine vollständige Reform des aktuellen Konzepts (Option B3), bei der es eine sehr begrenzte Anzahl weitgefasster Prioritäten von europäischem Interesse, keine Ex-ante-Liste von vorrangigen Projekten sowie intelligente und transparente Auswahlkriterien statt der derzeitigen dreigeteilten Kategorisierung von Projekten gäbe, viel weiter reichende positive Folgen für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Tatsächlich wäre es bei dieser Option möglich, das gesamte Augenmerk auf jene Prioritäten zu richten, die von größerem europäischen Interesse sind und für die ein Tätigwerden auf EU-Ebene am nützlichsten ist, bzw. auf Bereiche mit großem Innovationspotenzial und ausgeprägten positiven Folgen für die Umwelt, wie etwa die Integration erneuerbarer Energien in das Netz, intelligente Netze, Speicherung oder CO<sub>2</sub>-Transport. Genereller würde dieses auf europäischen Prioritäten aufbauende Konzept ökonomische und ökologische grenzüberschreitende und regionale Auswirkungen in den Vordergrund stellen, während die Option B2 stärker durch nationale oder sogar lokale Wirkungen beeinflusst würde. Die Aufstellung intelligenter und transparenter Auswahlkriterien würde die eventuellen verzerrenden Wirkungen für den Binnenmarkt auf ein Mindestmaß führen, indem Regeln konzipiert werden, die in Einklang mit den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften stehen. Dadurch wäre es auch möglich, die konkrete Unterstützung von Projekten im Laufe der Zeit anzupassen und sogar längerfristig die Nutzung des politischen Instruments zu optimieren. Deshalb stellt dies die bevorzugte Option dar.

### **Politikbereich C: Koordinierung**

Die Option C2 mit obligatorischen regionalen Strukturen und bei Bedarf EU-Koordinatoren hätte signifikante positive Folgen hinsichtlich des Infrastrukturausbaus und stellt daher die gegenüber dem „Business-as-usual“-Konzept bevorzugte Option dar. Diese regionalen Strukturen wären insbesondere für Projekte mit einer eindeutigen regionalen Begrenzung von Vorteil, etwa für das Offshore-Netz in Nordeuropa oder die Entwicklung eines Erdgaskorridors in Südosteuropa. Sie würden auch positiv zur Marktintegration und einer besseren Funktionsweise regionaler Märkte beitragen. Durch den Rückgriff auf vorhandene regionale Strukturen (wie die überarbeiteten Regionalen Initiativen) würden die Folgen in Bezug auf den Verwaltungsaufwand gering gehalten.

#### **Politikbereich D: Genehmigung**

Sowohl die Option D2 als auch die Option D3 würden mehr Effizienz in den Entscheidungsprozess bringen, indem die bestehenden Regeln und Widerspruchsverfahren klargestellt, die Anzahl der für eine bestimmte Entscheidung notwendigen Schritte optimiert und Verzögerungen für jeden dieser Schritte soweit wie möglich vermindert werden. Die Option D2 würde eine beschleunigte Behandlung für europäische vorrangige Projekte in den Ländern ermöglichen, in denen Prioritäten festgelegt wurden oder Schnellverfahren bestehen. Es wird davon ausgegangen, dass dies die Verwirklichung von Infrastruktur insbesondere im Stromsektor nennenswert verbessern und damit die Infrastrukturinvestitionen im Zeitraum 2010-2020 steigern würde.

Das Konzept der einzigen Kontaktstelle (Option D3) würde Verwaltungsverfahren weiter vereinfachen und in Kombination mit einem festen Zeitrahmen die Genehmigung beschleunigen sowie die Projektverwirklichung gegenüber dem Investitionsbedarf steigern.

Eine eingehendere Analyse einer breiteren Palette von Optionen für den Politikbereich der Genehmigung wird in einer getrennten Folgenabschätzung durchgeführt werden (voraussichtlich 2011), um damit die Übereinstimmung mit einzelstaatlichen Rechtsordnungen sowie ihre Effektivität besser beurteilen zu können und um zu bewerten, inwieweit die Optionen zu einer Minderung des Verwaltungsaufwands beitragen.

### **6. VERGLEICH DER OPTIONEN**

Die einzelnen ermittelten politischen Optionen wurden hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Folgen bewertet.

Die Kombination der Optionen mit den größten positiven Folgen wäre A3, B3, C2 und D3, wobei zu beachten ist, dass der Politikbereich der Genehmigung noch eingehender zu untersuchen ist. Dieses neue politische Konzept würde die Effektivität der Infrastrukturverwirklichung entscheidend steigern und positive Folgen für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt nach sich ziehen. Allerdings ist zu bedenken, dass sogar mit diesem Konzept 62,5 Mrd. € weniger aufgebracht würden als der ermittelte Investitionsbedarf von rund 215,5 Mrd. € Denn die bloße Erweiterung des Gegenstandsbereichs sowie die vorgeschlagenen Reformen hinsichtlich der Gestaltung des politischen Instruments, der regionalen Kooperationsstrukturen und der Genehmigungsverfahren werden ceteris paribus die verbleibende riesige Investitionslücke nicht schließen können und solche Projekte nicht bankfähig machen, die unter den Markt-, Regulierungs- und national ausgerichteten Tarifbedingungen eines „Business as usual“-Szenarios nicht rentabel sind. Erheblich größere positive Folgen wären von einem politischen Konzept zu erwarten, das öffentliche Mittel oder gezielte Regulierungsmaßnahmen einsetzt, um die Verwirklichung sämtlicher Projekte von europäischem Interesse zu ermöglichen, auch solcher, die - gegenwärtig – nicht rentabel sind.



Die Kommission plant, 2011 einen Vorschlag oder Leitlinien zur Kostenzuweisung bei großen technisch komplexen oder grenzüberschreitenden Projekten mit Hilfe von Tarif- und Investitionsregeln vorzulegen. Wäre eine höhere Rendite erforderlich, um die Projektrisiken aufzufangen und die Projekte damit bankfähig zu machen, könnte auch eine Regelung durch entsprechende Rechtsvorschriften ins Auge gefasst werden. Für die Bereiche, in denen die oben genannten Maßnahmen nicht greifen würden, könnte die Möglichkeit des Einsatzes öffentlicher Mittel erkundet werden. Allerdings bedarf dies weiterer Analyse, die in der Folgenabschätzung für den für 2011 geplanten Legislativvorschlag vorgenommen werden wird.

## **7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG**

Für die Überwachung und Bewertung wird vorgeschlagen, dass die Kommission wie in der Vergangenheit die Entwicklung mit Hilfe eines alle zwei Jahre abzufassenden Durchführungsberichts bewertet. Seine Themen sollten sein: spezielle Indikatoren wie die Anzahl der gebauten oder im Bau befindlichen Infrastrukturen, Diversifizierung von Gasimporten, Anteil des aus erneuerbaren Energiequellen erzeugten Stroms, Grads des Verbunds zwischen den Mitgliedstaaten, Anteil des mit intelligenten Technologien ausgerüsteten Stromnetzes und durchschnittliche Dauer von Genehmigungsverfahren für Projekte von europäischem Interesse.