



**Obrazac za dostavu primjedbi na prijedlog
Metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina**

OBRAZAC SUDJELOVANJA U SAVJETOVANJU SA ZAJNTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naziv prijedloga propisa ili akta	<i>Metodologija utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina</i>
Naziv tijela nadležnog za izradu prijedloga	<i>Hrvatska energetska regulatorna agencija</i>
Naziv, odnosno ime i prezime predstavnika zainteresirane javnosti	TERMOPLIN d.d. VARAŽDIN
Adresa predstavnika zainteresirane javnosti	Vjekoslava Špinčića 78, 42000 Varaždin
Ime i prezime osobe (ili osoba) koja je sastavljala primjedbu ili osobe ovlaštene za predstavljanje predstavnika zainteresirane javnosti	Ivan inž. Topolnjak, direktor
Interes, odnosno kategorija i brojnost korisnika koje predstavljate	Interes za uključivanjem u javnu raspravu proizlazi iz činjenice kako smo u svojstvu opskrbljivača prirodnim plinom ugovaratelj usluge transporta. Ovim primjedbama predstavljamo grupu Termoplin koja pored matičnog društva Termoplina d.d. Varaždin uključuje i ovisno društvo iste djelatnosti, Plin Konjščina d.o.o.
Suglasnost za objavljivanje ovih primjedbi i prijedloga s nazivom predstavnika zainteresirane javnosti ili anonimno (upisati + ispred izabrane opcije)	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Objava s nazivom predstavnika zainteresirane javnosti</i>
	<input type="checkbox"/> <i>Anonimna objava</i>
Datum izrade:	24.05.2013. godine

(potpis ovlaštene osobe)

Napomene:

1. U nastavku ovog obrasca upisuju se načelne primjedbe na prijedlog propisa ili akta te primjedbe i prijedlozi za pojedine članke. Tablice se mogu slobodno proširivati.
2. Ukoliko se obrazac primjedbi šalje poštom ili faksom (01/6115-344), obrazac je potrebno potpisati.
Obrasci se šalju na adresu
Hrvatska energetska regulatorna agencija
„za savjetovanje“
Ulica grada Vukovara 14
10000 Zagreb

Načelne primjedbe na prijedlog propisa ili akta

Dostavljeni prijedlog metodologije u bitnim elementima (*raspodjela dozvoljenog prihoda na tarifne stavke, obračun mjesečne naknade te dozvoljeno/nedozvoljeno prekoračenje*) zadržava isti koncept iz tarifnog sustava 2011. godine koji u praksi nikad nije zaživo jer se pokazao nepotrebno složenim i kompliciranim.

U odnosu na dosadašnju praksu linearnih akontacija, uvodi se mjesečni obračun naknade za transport pri čemu ovo područje nije stavljeno u kontekst krajnjeg kupca i nije riješeno pitanje: «Na koji će način opskrbljivač trošak transporta ugrađivati u ukupnu cijenu opskrbe, da li kao mjesečni ili godišnji prosjek, da li je baza za izračun troškova transporta mjesečni račun – prema ovom prijedlogu on dolazi do 15. slijedećeg mjeseca, kako i kada ispostaviti račun krajnjem kupcu sa stvarnim troškom transporta?»

Zašto i na temelju kojih ulaganja je prosječna tarifa transporta iz 2002. godine od 0,08 kn/m³ do danas porasla na 0,30 kn/m³. Iz godine u godinu samo se tražilo povećanje tarifa transporta iz razloga novih investicija i novih ulaganja u transportni sustav, a ne postavlja se pitanje da li je taj isti magistralni plinovod ostvario svoju svrhu, da li je na njega povezan sekundarni distribucijski plinovod koji vodi do krajnjeg potrošača, da li postoji ekonomski opravdan interes za korištenjem novih kapaciteta.

Ogromnu energiju ulažemo u različite metodologije i pravila koja se mijenjaju prije nego zažive u stvarnom okruženju. Trebali bi se baviti temeljnim pitanjima zašto ulaganja u plinski sustav nisu produktivna, zašto nema novih priključenja i veće potrošnje plina. Umjesto da se bavimo metodologijama koje će operatoru donijeti nove više tarifne stavke i nova poskupljenja trebali bi se angažirati da plin postane cijenovno privlačan energent, da se troši više i da kroz veću potrošnju ostvarimo veće prihode, a ne da iniciramo nove skuplje tarife.

Uvidom u pakete EU vidljivo je da Europska unija od nas ne zahtjeva ovu razinu složenosti provedbenih metodologija i pravila. Koristimo puno strože kriterije, nepotrebno idemo u dodatnu složenost za razliku od zemalja u našem okruženju (Slovenije, Austrije, Mađarske) koje postižu puno bolje rezultate uz jednostavnije metodologije. Trebali bismo se voditi tezom «manje je više», težiti kvaliteti kroz sažetost jednostavnijim procedurama, smanjenju nepotrebne administracije, jačoj informiranosti koja na kraju treba doprinosti jednom jedinom cilju: većoj potrošnji plina.

Primjedbe i prijedlozi za pojedine članke prijedloga propisa ili akta s obrazloženjem, odnosno podlogama

Članak 11.	<p>Prijedlog uvođenja novih amortizacijskih stopa temeljem procijenjenog vijeka trajanja od 40 godina za kategoriju plinovoda podržavamo i smatramo realnim pristupom. Smatramo kako se radi o specifičnoj kategoriji građevinskih objekata koju porezni propisi o amortizaciji nisu razradili dovoljno detaljno.</p> <p>Sa prijedlogom primjene iste amortizacijske stope od 2,5% i na regulacijske stanice i na poslovne zgrade nismo suglasni jer smatramo kako su u tom dijelu porezni propisi predložili realnu stopu od 5%.</p> <p>Uvođenjem porezno priznate stope amortizacije od 2,5% energetske subjektu ograničava se sloboda da sukladno poreznim propisima sam procjenjuje vijek upotrebe svoje imovine odnosno taj isti subjekt više ne može odlučiti da primijeni dvostruke stope što se smatra porezno priznatim rashodom. Zakonsko pravo samostalnog odlučivanja o stopama amortizacije ovim prijedlogom se ukida. Stoga se postavlja pitanje svrhe godišnje procijene vijeka upotrebe imovine.</p>
Članak 13.	<p>U kontekstu investicija u sklopu odobrenih planova postavljamo pitanje: Što se događa s tarifama transporta ako operator ne realizira investicije na temelju kojih su odobrene tarife odnosno što se događa ukoliko se realizira više od planiranog?</p> <p>Stopa povrata na vlasnički kapital i sl. parametri za koje ne postoji poznati izvor podataka, u dosadašnjim metodologijama pokazali su se otežavajućim elementom kojeg se ne može utvrditi na hrvatskom tržištu. Isti elementi doprinose nepotrebnoj složenosti i predlažemo njihovo izbacivanje.</p>



Članak 25.	Kombinacija ovog članka s uvodnim obrazloženjem ukazuje na zaključak kako opskrbljivač sada neosnovano plaća ukupne troškove kapaciteta koji su do sada bili podijeljeni u omjeru 0:100% na teret opskrbljivača. Ovim prijedlogom ispada povoljniji omjer za opskrbljivače 70:30% stoga se postavlja pitanje: Zašto i temeljem kojeg zakonskog akta Agencija dozvoljava da sav teret transporta već godinama neosnovano ide na teret opskrbljivača, a očito postoje drugi subjekti koji bi trebali podnijeti puno veći postotak. Tražimo detaljno pojašnjenje kroz konkretnu informaciju.
Članak 29.	Po uzoru na postojeći tarifni sustav tarifne stavke odobravaju se u sedam (7) različitih vrijednosti - tarifa. Obzirom na izrazitu složenost, kao i činjenicu da Agencija raspolaže podacima o troškovima i planiranim investicijama operatora transportnog sustava postavljamo pitanje: Zašto se ne simulira nova visina tarifnih stavki koje će plaćati svaki opskrbljivač? Na razini godišnjeg prosjeka, da li se očekuje rast ili pad u odnosu na današnjih 0,22-0,25 kn/m ³ plina.
Članak 38.	Sva prekoračenja ugovorenog kapaciteta se naplaćuju stoga je neprikladno koristiti izraz dozvoljeno prekoračenje. Obzirom da na realizaciju ugovorenog kapaciteta značajan utjecaj imaju vremenske (ne)prilike i potrošnja krajnjih kupaca na koju ne možemo utjecati, predlažemo dozvoljeno prekoračenje od +20% koje će se naplaćivati prema uobičajenoj tarifi, a tek na prekoračenje iznad +20% da se primjenjuje posebna tarifa.
Članak 41.	Molimo za pojašnjenje konkretne primjene ovog članka. Ukoliko je regulacijsko razdoblje tri odnosno pet godina, a nakon regulacijskog razdoblja slijedi revizija poslovanja čemu služi odredba o obveznom podnošenju prijedloga tarifnih stavki svake godine.