

**Obrazac za dostavu primjedbi na Završno savjetovanje
o prijedlogu metodologije za utvrđivanje referentne cijene transportnih usluga
sukladno članku 26. Uredbe Komisije (EU) 2017/460**

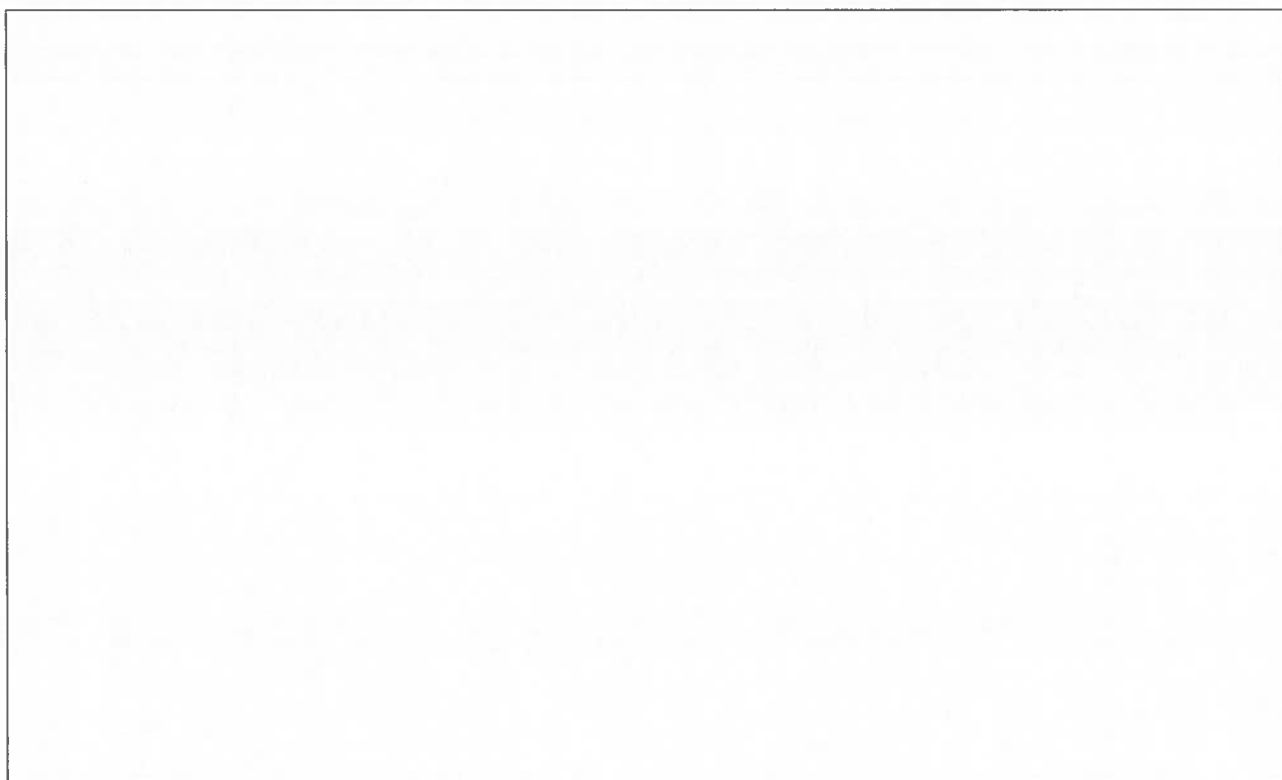
OBRAZAC SUDJELOVANJA U SAVJETOVANJU SA ZAINTERESIRANOM JAVNOŠĆU	
Naziv dokumenta	Završno savjetovanje o prijedlogu metodologije za utvrđivanje referentne cijene transportnih usluga sukladno članku 26. Uredbe Komisije (EU) 2017/460
Naziv tijela nadležnog za izradu dokumenta	Hrvatska energetska regulatorna agencija
Naziv, odnosno ime i prezime predstavnika zainteresirane javnosti	Plinacro
Adresa predstavnika zainteresirane javnosti	Zagreb, Savska cesta 88a
Ime i prezime osobe (ili osoba) koja je sastavljala primjedbu ili osobe ovlaštene za predstavljanje predstavnika zainteresirane javnosti	Kontakt osoba: Mirella Subotić, direktorica Službe prodaje transportnih kapaciteta mirella.subotic@plinacro.hr Osoba ovlaštena za zastupanje: Ivica Arar, predsjednik Uprave ivica.arar@plinacro.hr
Interes, odnosno kategorija i brojnost korisnika koje predstavljate	Plinacro je operator plinskog transportnog sustava Republike Hrvatske.
Suglasnost za objavljivanje ovih primjedbi i prijedloga s nazivom predstavnika zainteresirane javnosti ili anonimno (upisati + ispred izabrane opcije)	+ Objava s nazivom predstavnika zainteresirane javnosti
	Anonimna objava
Datum izrade:	18.02.2019

(potpis ovlaštene osobe)
plinacro
1 d.o.o. - Zagreb

Napomene:

1. U nastavku ovog obrasca upisuju se načelne primjedbe na dokument te primjedbe i prijedlozi za pojedina poglavlja/potpoglavlja. 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 dokument *Završno savjetovanje o prijedlogu metodologije za utvrđivanje referentne cijene transportnih usluga* sukladno članku 26. Uredbe Komisije (EU) 2017/460



Primjedbe i prijedlozi za pojedina poglavlja/potpoglavlja dokumenta *Završno savjetovanje o prijedlogu metodologije za utvrđivanje referentne cijene transportnih usluga sukladno članku 26. Uredbe Komisije (EU) 2017/460*

1.	
2.	
2.1.	
2.2.	
2.3.	
2.4.	
2.5.	
2.6.	
2.7.	
2.8.	
2.9.	
3.	
3.1.	
3.2.	
3.3.	<p>Stranica 20.</p> <p>U odnosu na obrazloženje promjena ukupnih transportnih količina plina u Republici Hrvatskoj, nedostaje promjena potrošnje plina uslijed promjene hidroloških uvjeta. Naime, potrošnja plina u energetske transformacijama je u plinskoj godini 2013/2014 smanjena za 40% u odnosu na prethodnu godinu, odnosno potrošnja plina za energetske transformacije je zbog nepovoljnih hidroloških uvjeta u periodu od 2014. do 2017. godine porasla za 200%.</p> <p>Stranica 21.</p> <p>U dokumentu savjetovanja navodi se da u 2017. godini nije zabilježen transport plina na izlazima iz Hrvatske, s obzirom da postojeća infrastruktura ne omogućava isporuku plina na interkonekcijama. Skrećemo pažnju da je temeljem nestandardne usluge korištenja prekidivog kapaciteta smanjene prekidivosti na interkonekciji Hrvatska -Mađarska moguće ugovoriti transport plina iz Hrvatske u Mađarsku od kraja 2016. godine, ali navedena usluga nije ugovarana. Nadalje, od 1.1.2019. godine</p>

	omogućen je dvosmjerni protok na interkonekciji Rogatec, odnosno omogućen je stalni kapacitet u smjeru iz Hrvatske u Sloveniju, u iznosu od 6.965.496 kWh/d.
3.4.	
3.4.1.	<p>Stranica 22.</p> <p>Dokumentom savjetovanja kategorizirane su usluge priključenja i nestandardne usluge kao <i>ostale usluge operatora transportnog sustava</i>. Sukladno navedenom, Agencija smatra da u primjeni nema usluga koje bi se klasificirale kao netransportne usluge operatora transportnog sustava (dalje: OTS). Budući da usluge priključenja i nestandardne usluge ne ulaze u područje primjene Uredbe (EU) br. 312/2014, valjalo bi primijeniti članak 4. stavak 1. Uredbe TAR i predmetne usluge kategorizirati kao transportne ili kao netransportne usluge te bi iste trebale biti sastavni dio predmetnog savjetovanja.</p>
3.4.2.	
3.4.3.	<p>Stranica 24.</p> <p>Opravdana vrijednost reguliranih sredstava uvedena je u Metodologiju utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina u svibnju 2018. godine u članku 12. stavku 6.:</p> <p><i>(6) Opravdanu vrijednost dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine iz stavka 3. ovoga članka Agencija može utvrditi na temelju analize ekonomske efikasnosti postojeće imovine operatora, kao i usporedne analize troškova i učinkovitosti poslovanja operatora transportnog sustava u okruženju Republike Hrvatske.</i></p> <p>Mišljenja smo da predmetnom odredbom nisu dovoljno jasno određeni i objašnjeni kriteriji analize ekonomske efikasnosti i usporedne analize, što nije u skladu s načelima transparentnosti i nediskriminacije, budući da se takvim uređenjem Agenciji omogućava donošenje diskrecijskih odluka u odnosu na iznos dozvoljenog prihoda i iznose tarifnih stavki za transport plina.</p> <p>U prosincu 2018. godine Agencija je primijenila metodu „izračuna opravdanosti vrijednosti reguliranih sredstava“ te je umanjen dozvoljeni prihod i iznos tarifnih stavki.</p> <p>S tim u vezi, a nastavno na stav iznesen u okviru javne rasprave o Metodologiji utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina, iz svibnja 2018. godine, u kojoj je prvi put uveden pojam „opravdanosti“ i „revalorizacije“, kako materijalne tako i nematerijalne imovine, skrećemo pažnju na sljedeće:</p> <p><i>„... predloženi model prema kojem bi Agencija, prema vlastitoj diskrecijskoj ocjeni u budućem razdoblju umanjivala vrijednost imovine koju je prethodno već odobrila, u najmanju je ruku upitan sa stanovišta poštovanja temeljnog pravnog načela pravne sigurnosti, kao i sa stanovišta stabilnosti poslovanja reguliranog poslovnog subjekta. Osim toga, predložena mogućnost smanjenja vrijednosti regulirane imovine može dovesti do toga da OTS iz dozvoljenog prihoda pokriva uglavnom samo operativne troškove i povrat glavnice preuzetih kreditnih obveza te praktički ne ostavlja prostora za nikakva dodatna ulaganja, koja se predviđaju razvojnim planovima. Također, društvo se izlaže povećanom riziku poslovanja od tečajnih razlika (povrat kredita), rizika naplate ili drugih nepredviđenih poslovnih događaja, jer bilo kakvo smanjenje dozvoljenog prihoda ostavlja mali prostor za financiranje navedenog.</i></p> <p><i>S tim u vezi, valja istaknuti da je OTS svoju imovinu stekao ulaganjima određenima strateškim odrednicama razvoja Republike Hrvatske i odluka Vlade Republike Hrvatske te na temelju provedbe planova razvoja transportnog sustava, koje je odobrila Agencija u skladu sa zakonom kojim se uređuje tržište plina. Osim toga, dio financijskih sredstava za stjecanje predmetne imovine, osigurao je, uz suglasnost i jamstvo Vlade RH, kreditima međunarodnih financijskih institucija (EIB) koji su odobreni upravo temeljem planova prihoda od imovine valorizirane u skladu s važećim pozitivnim pravnim propisima (Zakon o tržištu plina, Metodologija utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina).</i></p> <p><i>Prema Zakonu o tržištu plina, Agencija definira opravdanost investicija odobravanjem aktivnosti operatora prema Planovima razvoja transportnog sustava. Isto tako odobravanje</i></p>

OPEX-a i sl. troškova je detaljno opisano u odgovarajućim člancima ove Metodologije, stoga se dodatno odobravanje ukazuje nesvrhovitim te poslovno i pravno neutemeljenim.

Sporni pojmovi unose vrlo visoku razinu pravne i poslovne nesigurnosti, dok bi Metodologija trebala omogućiti OTS-u planiranje poslovanja na potpuno transparentan i predvidljiv način te, još važnije, korisnicima transportnog sustava omogućiti odgovarajuću procjenu utjecaja kretanja tarifnih stavki na njihovo poslovanje i posljedično, prilagodbu vlastitih poslovnih aktivnosti.

Promjena vrijednosti imovine, kako se predlaže, može imati značajne negativne utjecaje, i dovesti u pitanje:

- mogućnost bilo kakvih novih zaduživanja,
- daljnje investicije u razvoj transportnog sustava i
- uredan povrat obveza po kreditima,
- likvidnost poslovanja OTS-a.

Nadalje, ograničavanje iznosa operativnih troškova može:

- ugroziti funkcioniranje transportnog sustava i
- ugroziti sigurnost opskrbe plinom.“

Agencija nije prihvatila stav OTS-a te je odlukom iz prosinca 2018. godine primijenila metodu izračuna opravdanosti vrijednosti reguliranih sredstava na način da je „opravdana vrijednost reguliranih sredstava izračunata kao udio u ukupnoj vrijednosti reguliranih sredstava, i to primjenom linearne funkcije prema kojoj se opravdana vrijednost reguliranih sredstava mijenja u ovisnosti o iskorištenosti kapaciteta transportnog sustava“. Navedenim pristupom je smanjena vrijednost reguliranih sredstava, u ovom slučaju plinovoda za 33,78%.

Navedenim smanjenjem vrijednosti imovine dozvoljeni prihod društva smanjen je s 464 mil. kuna na 386 mil. kuna. Uzmemo li u obzir činjenicu da je planirani ugovoreni stalni kapacitet transportnog sustava na godišnjoj razini korišten kod izračuna tarifnih stavki viši za 15% do 20% od stvarno ugovorenog i da su od 1.10.2018. umanjeni koeficijenti za izračun cijena kratkoročnih proizvoda, procijenjeni prihod u 2019. godini iznosi oko 300 mil. kuna, što je za 86 mil. kuna manje od dozvoljenog prihoda. Isto tako, procjenjujemo da će Plinacrove obveze samo za OPEX i servisiranje kreditnih obveza u 2019. godini iznositi oko 390 mil. kuna odnosno za 90 mil. kuna više od procijenjenog prihoda.

U nastavku navodimo još nekoliko okolnosti za koje smatramo da je potrebno uzeti u obzir:

1. Smatramo da tehnički kapacitet izlaza iz transportnog sustava ne može biti pokazatelj ekonomske učinkovitosti transportnog sustava, jer je on definiran prvenstveno tehničkim kapacitetom mjerne opreme. Tehnički kapacitet mjerne opreme može se odrediti na način da odmah kod instalacije zadovoljava dugoročne potrebe predviđene planiranim razvojem *downstream* sustava, no isto tako tehnički kapacitet se može postupno povećavati, povećanjem potrošnje promatranog izlaza. Ako bi tehnički kapacitet izlaza bio pokazatelj ekonomske učinkovitosti, minimalnom intervencijom, u vidu zamjene mjerne opreme, može se utjecati na smanjenje ili povećanje tehničkog kapaciteta, što povećava ili smanjuje ekonomsku učinkovitost sustava, dok plinovodni sustav ostaje nepromijenjen.

Nadalje, u obzir je potrebno uzeti i faktor istovremenosti specifičnih krajnjih kupaca – tako je na primjer u svrhu energetske transformacije potrebno izgraditi i osigurati tehničke kapacitete na izlazima iz transportnog sustava za nekoliko elektrana, a koje ne rade istovremeno, odnosno koriste se za primarno za vršna opterećenja.

Isto tako, potrebno je izgraditi i osigurati tehničke kapacitete na izlazima iz transportnog sustava na koje su priključeni distribucijski sustavi koji imaju sezonske oscilacije potrošnje plina u omjeru 1:10 (ljetno – zima).

2. Predmetni način izračuna vrijednosti imovine dovodi u pitanje osnovna pravila projektiranja i razvoja plinskog transportnog sustava, u smislu da se plinovodni sustav gradi odgovarajućih kapaciteta koji dugoročno osiguravaju nesmetanu opskrbu krajnjih kupaca plinom. Sukladno predmetnoj metodologiji, da bi pojedini plinovod bio ekonomski učinkovit, njegov tehnički kapacitet morao bi iz godine u godinu rasti, uz uvjet postupnog porasta potrošnje, a što je tehnički nemoguće (to bi značilo da bi svakih nekoliko godina plinovod trebalo zamijeniti s novim, većeg promjera).

3. Prema našem shvaćanju, pristup smanjenja vrijednosti imovine na temelju neučinkovitosti Agencija primjenjuje i za plinovode koji će se tek izgraditi u budućnosti, što može dovesti do situacije da Agencija odobravanjem Desetogodišnjeg plana razvoja transportnog sustav

	<p>dozvoli investiranje u pojedini plinovod u punom iznosu, dok kod izračuna dozvoljenog prihoda umanjuje njegovu vrijednost za 33,78%.</p> <p>4. Posebno ističemo da predmetna metodologija može imati negativan utjecaj na dozvoljeni prihod u slučaju omogućavanja dvosmjernog protoka na interkonekcijama i zadovoljavanja infrastrukturnog standarda (kriterij N-1). Naime, nadležno tijelo za provedbu Uredbe EU br. 2017/1938 navodi da će izgradnjom terminala za UPP i plinovoda Omišalj-Zlobin, Republika Hrvatska ispuniti obveze prema infrastrukturom standardu i dodatno daje pozitivno mišljenje za izgradnju plinovoda Omišalj — Zlobin. Skrećemo pažnju da će izgradnja kompresorske stanice i plinovoda Omišalj-Zlobin povećati tehnički kapacitet na izlazima iz transportnog sustava, a primjena predložene metodologije rezultirat će dodatnim smanjenjem dozvoljenog prihoda. U isto vrijeme odobrenim Desetogodišnjim planom za iste objekte predviđena su nova ulaganja od oko 320 mil. kuna.</p>
3.5.	
3.5.1.	
3.5.2.	<p>Stranica 28.</p> <p>Predmetnim dokumentom savjetovanja navodi se da će izgradnja KS1 dovesti do povećanja izlaznog kapaciteta na interkonekciji s Mađarskom, a što će omogućiti godišnji transport plina u iznosu od najviše 2,6 mlrd. m³ plina. Navodimo da će izgradnja KS1 omogućiti povećanje izlaznog kapaciteta na interkonekciji prema Mađarskoj na 50.000 m³/h stalnog kapaciteta, ali skrećemo pažnju da će tek izgradnjom terminala za UPP na otoku Krku biti dostupan stalni kapacitet od 200.000 m³/h. Uz navedeno, potrebno je imati u vidu da je navedeni izlazni kapacitet uvjetovan, odnosno da će biti dostupan isključivo pod uvjetom da se u istom iznosu koristi kapacitet iz terminala za UPP, na ulaznoj točki Omišalj.</p> <p>Stranica 30.</p> <p>U Tablici 8. dokumenta savjetovanja navode se planirani ugovoreni kapaciteti transportnog sustava. Temeljem analize povijesnih podataka, navodimo da su iznosi kapaciteta na izlazima u Republici Hrvatskoj precijenjeni te posljedično i kapaciteti na ulazima na interkonekcijama.</p>
3.5.3.	
3.5.4.	<p>Stranica 32.</p> <p>U odnosu na navode da će od 2022. do 2026. godine doći do pada dozvoljenog prihoda budući da se ne očekuju značajne investicije u transportni sustav, navodimo da je odobrenim Desetogodišnjim planom razvoja plinskog transportnog sustava, u predmetnom razdoblju planirana izgradnja niza projekata kojima se planira povećati tranzitne kapacitete Plinacrovog sustava u cilju povećanja ukupne učinkovitosti sustava (plinovodi IAP, Lučko-Jezerišće, i dr.) te projekata kojima se povećava unutarnja sigurnost opskrbe plinom.</p>
3.5.5.	
3.6.	
3.6.1.	
3.6.2.	

3.6.2.1.	
3.6.2.2.	
3.6.3.	
3.7.	
3.7.1.	
3.7.2.	
3.8.	
3.9.	
3.9.1.	
3.9.2.	<p>Stranica 45.</p> <p>U odnosu na dio dokumenta kojim se radi usporedba predložene metodologije i CWD metodologije, mišljenja smo da dokument savjetovanja nije dovoljno opisao pristup izračunu tarifa prema CWD-u u odnosu na pristup poštanske marke. Iz dokumenta nije razvidno na koji način je izračunata tarifa prema poštanskoj marki, jer se rezultat poštanske marke može postići i primjenom uprosječivanja/ujednačavanja (<i>equalization</i>) kod CWD metodologije.</p>
3.10.	
4.	
4.1.	
4.2.	<p>Stranica 50</p> <p>U predmetnom dokumentu iznosi se samo usporedba cijene iz 2020. godine koja je izračunata primjenom važeće Metodologije i cijene iz 2021. koja je izračunata primjenom predložene nove metodologije. Mišljenja smo da bi bilo svrsishodnije prikazati razlike u tarifnim stavkama u periodu od 2021. do 2026. godine izračunate sukladno važećoj Metodologiji i one izračunate prema predloženoj novoj metodologiji.</p>
5.	
5.1.	
5.2.	