

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

<b>OBRAZAC SUDJELOVANJA U SAVJETOVANJU SA ZAJNTERESIRANOM JAVNOŠĆU</b>	
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	Plinacro d.o.o.
Adresa predstavnika zainteresirane javnosti	Savska cesta 88a, 10000 Zagreb
Ime i prezime osobe (ili osoba) koja je sastavljala primjedbe ili osobe ovlaštene za predstavljanje predstavnika zainteresirane javnosti	Kontakt osoba: Mirella Subotić, dipl. ing. direktorica Službe prodaje transportnih kapaciteta <a href="mailto:mirella.subotic@plinacro.hr">mirella.subotic@plinacro.hr</a>  Osoba ovlaštena na zastupanje: Ivica Arar, dipl. iur. predsjednik Uprave <a href="mailto:ivica.arar@plinacro.hr">ivica.arar@plinacro.hr</a>
Interes, odnosno kategorija i brojnost korisnika koje predstavljate	Plinacro je operator transportnog sustava Republike Hrvatske.
Suglasnost za objavljivanje ovih primjedbi i prijedloga s nazivom predstavnika zainteresirane javnosti ili anonimno (upisati „+“ ispred izabrane opcije)	+ <i>Objava s nazivom predstavnika zainteresirane javnosti</i>
	<i>Anonimna objava</i>
Datum izrade:	05.06.2020.

**PLINACRO**  
17 d.o.o. • Zagreb

(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

Mišljenja smo da Prijedlog Metodologije ne zadovoljava osnovne zahtjeve propisane Zakonom o energiji (NN 120/12, 14/14, 102/15, 68/18) koji u članku 29. stavku 3. i 4. izrijekom propisuje da se metodologija određivanja iznosa tarifnih stavki treba temeljiti na opravdanim troškovima poslovanja, održavanja, zamjene, izgradnje ili rekonstrukcije objekata i zaštite okoliša, mora osigurati odgovarajući povrat na razumno uložena sredstva te mora biti razvidna i nepristrana.

Naime, Prijedlogom Metodologije predviđa se čitav niz različitih parametara koji se koriste za izračun dozvoljenog prihoda i izračun iznosa tarifnih stavki, a koji nisu definirani Prijedlogom Metodologije, poput primjerice pojma koeficijenta učinkovitosti, koeficijent utjecaja planiranog prihoda od stalnog kapaciteta na godišnjoj razini na ukupni planirani prihod od kapaciteta u regulacijskoj godini t ili faktora uvećanja prosječne planirane iskorištenosti kapaciteta izlaza iz transportnog sustava. Riječ je pojmovima koji niti su određeni Prijedlogom Metodologije, niti se mogu odrediti, već su upravo suprotno, ostavljeni diskrecijskoj ocjeni Agencije. Osim što je takvo propisivanje metodologije izračuna tarifnih stavki u suprotnosti sa zahtjevom razvidnosti koji pred Agenciju postavlja Zakon o energiji, dovodi operatora transportnog sustava koji je obveznik primjene Prijedloga Metodologije u situaciju da mu se istom, s jedne strane nameće obveza podnošenja zahtjeva za određivanje tarifnih stavki, a s druge strane ne omogućava mu se da tu obvezu izvrši u cijelosti i u skladu s pravilima struke. Navedeno iz razloga što Prijedlog Metodologije, suprotno obveznim odredbama Zakona o energiji, operatoru transportnog sustava ne daje sve elemente koji su potrebni za određivanje iznosa tarifnih stavki. Takav način regulacije dovodi u pitanje smisao i svrhu obveze podnošenja zahtjeva za određivanje iznosa tarifnih stavki od strane operatora transportnog sustava, budući da je već a priori jasno da će njegov zahtjev (kakav god bio), biti odbijen od strane Agencije, ako zbog ničeg drugog, onda već zbog same činjenice da se temelji na čitavom nizu operatoru nepoznatih elemenata.

Navedeno se posebno odnosi i na pojam „opravdanosti“ vrijednosti imovine, koju sukladno Prijedlogu Metodologije utvrđuje Agencije. Naime, iako je riječ o elementu koji izravno utječe na određivanje dozvoljenog prihoda operatora transportnog sustava, Prijedlogom Metodologije ne predviđaju se nikakve smjernice, standardi ili kriteriji temeljem kojih bi Agencija trebala utvrditi tu „opravdanost“. U tom smislu, prije svega treba istaknuti članak 14. i 15. Prijedloga Metodologije iz koji proizlazi da Agencija može (ali ne mora!) opravdanost vrijednosti imovine utvrditi temeljem analize ekonomske efikasnosti. Međutim, osim što takva analiza nije obavezan alat za utvrđivanje opravdanosti vrijednosti imovine, pa ostaje nepoznanica na koji način će Agencija istu utvrđivati ako odluči ne primijeniti takvu analizu, ona je sama po sebi suprotna temeljnim načelima sustava poticajne regulacije. Naime, dok se s jedne strane, Prijedlogom Metodologije i Zakonom o tržištu plina (NN 18/18, 23/20) operatoru transportnog sustava omogućava da u Desetogodišnji plan razvoja transportnog sustava uvrsti projekte koji su tehnički opravdani i osiguravaju sigurnost opskrbe plinom, istovremeno se Prijedlogom Metodologije operatoru transportnog sustava onemogućava da putem tarifa za transport plina ostvari povrat ulaganja u takve projekte, budući da se opravdanost vrijednosti imovine temelji isključivo na „ekonomskoj efikasnosti“ iste. S tim u vezi treba napomenuti da postoji čitav niz projekata koji, iako su tehnički opravdani ili osiguravaju sigurnost opskrbe plinom, nisu nužno istovremeno i ekonomski efikasni jer ne utječu povoljno na tarifne stavke. Pri tome valja istaknuti da, sukladno Zakonu o tržištu plina, operator transportnog sustava nije obavezan samo razvijati učinkovit, već i siguran i pouzdan transportni sustav, a obveza osiguranja odgovarajuće razine sigurnosti opskrbe plinom proizlazi i iz Uredbe (EU) 2017/1938 o mjerama zaštite sigurnosti opskrbe plinom.

Primjenom metodologije na način kako predlaže Agencija, bilo bi gotovo nemoguće planirati i realizirati veliki broj investicija u održavanje i razvoj transportnog sustava. Ovdje posebno treba istaknuti projekt plinovoda Omišalj-Zlobin, čija bi izgradnja, uslijed predloženog načina regulacije poslovanja operatora transportnog sustava, bila vrlo upitna, ako ne i nemoguća, i to unatoč činjenici da je riječ o projektu koji je i od strane Vlade Republike Hrvatske i od strane nadležnog Ministarstva energetike i zaštite okoliša, pa u konačnici i od strane same Agencije, prepoznat i priznat kao neophodan za realizaciju strateškog projekta Republike Hrvatske – izgradnje terminala za UPP na otoku Krku.

Dakle, osim što je uvođenje apstraktnih i neodređenih veličina poput „opravdanosti“ vrijednosti imovine u suprotnosti sa zahtjevima razvidnosti propisanim Zakonom o energiji, ujedno je i u izravnoj suprotnosti sa samom svrhom i ciljem metode poticajne regulacije, budući da izravno destimulira i onemogućava ikakvo ulaganje bilo u održavanje, bilo u daljnji razvoj transportnog sustava.

Ovdje treba dodatno istaknuti da Plinacro svoju reguliranu djelatnost provodi u skladu sa Zakonom o energiji i Zakonom o tržištu plina provodeći aktivnosti na održavanju i izgradnji transportnog sustava na temelju odredaba iz Strategije energetskeg razvoja RH koju donosi Sabor, te na temelju Planova razvoja plinskog transportnog sustava koje je temeljem pozitivnih zakonskih propisa odobrilo ministarstvo nadležno za energetiku uz prethodno pozitivno mišljenje Agencije ili ih je odobrila sama Agencija. Uvođenjem nerazvidnog pojma „opravdanosti“ vrijednosti imovine i omogućavanjem Agenciji da naknadno, nakon što je odobreno ulaganje (ulaganje iz Planova odobrenih od nadležnog ministarstva uz pozitivno mišljenje Agencije ili od strane same Agencije) već učinjeno odnosno poduzeto od strane operatora transportnog sustava, provodi analize je li ulaganje bilo „opravdano“, i ovisno o tome odlučuje hoće li operator imati pravo na povrat ulaganja te u kojem dijelu (u cijelosti ili u dijelu vrijednosti ulaganja), operatoru se ukida odnosno oduzima stečeno pravo na povrat uloženi sredstava. Slijedom navedenog, takvo naknadno ocjenjivanje „opravdanosti“ ulaganja od strane Agencije je protivno članku 29. stavku 3. Zakona o energiji, jer se operatoru uskraćuje zakonom dano

pravo na povrat ulaganja, te je ujedno protivno i načelu zaštite stečenih prava, i to prava na povrat ulaganja koja je operator transportnog sustava stekao kada su mu nadležna tijela odobrila ulaganje. Konačno, treba ukazati da takav pristup regulaciji otvara mogućnost pokretanja odgovarajućih pravnih postupaka za naknadu time eventualno pričinjene štete.

Nije sporno da Agencija ima određenu diskrecijsku ovlast u regulaciji tržišta plina pa tako i određivanju iznosa tarifnih stavki, no tu ovlast treba koristiti u skladu s ciljem zbog kojeg joj je dana. Sukladno članku 5. Zakona o regulaciji energetske djelatnosti, temeljni ciljevi regulacije su, među ostalim osiguranje objektivnosti, transparentnosti i nepristranosti u obavljanju energetske djelatnosti te zaštita kupaca energije, ali i energetske subjektata, pri čemu bi regulacija trebala poticati investiranje u energetske sektor.

Metodologija utvrđivanja tarifnih stavki za transport plina, na način kako je predložena od strane Agencije, upravo je suprotna navedenim, zakonom propisanim ciljevima.

Pri tome, treba također istaknuti da zahtjevi transparentnosti proizlaze i iz pravne stečevine Europske unije. Naime, u skladu s člankom 41. Direktive 2009/73/EZ o zajedničkim pravilima za unutarnje tržište prirodnog plina, nacionalno regulatorno tijelo dužno je prilikom određivanja ili odobravanja metodologije primijeniti transparentne kriterije. Osim toga, i Uredba (EZ) br. 715/2009 o uvjetima za pristup mrežama za transport prirodnog plina, u uvodnoj izjavi 8. i članku 13. posebno ističe zahtjev transparentnosti prilikom utvrđivanja tarifa, odnosno metodologija. Konačno i Uredba Komisije (EU) 2017/460 o uspostavljanju mrežnih pravila o usklađenim strukturama transportnih tarifa za plin, u svojoj uvodnoj izjavi 1. kao ključno prepoznaje upravo povećanje transparentnosti struktura transportnih tarifa i postupaka za njihovo utvrđivanje. Stoga uvođenje prethodno navedenih pojmova „opravdanosti“, bez odgovarajućeg definiranja jasnih, objektivnih i nediskriminirajućih kriterija prema kojima se isti primjenjuju, dovodi u pitanje zadovoljavanje predmetnih zahtjeva, ostavljajući prostor za različito tumačenje odredbi, a kao što je operator transportnog sustava već isticao i u ranijim javnim savjetovanjima koje je Agencija provela u svibnju 2018. godine (Savjetovanje o Prijedlogu Metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina) te u razdoblju prosinac 2018- - veljača 2019. godine (Završno savjetovanje o prijedlogu metodologije za utvrđivanje referentne cijene transportnih usluga sukladno članku 26. Uredbe Komisije (EU) 2017/460)..

Rezultat takvog predloženog načina regulacije tržišta plina, odnosno usluge transporta plina jest izravno ugrožavanje stabilnosti poslovanja operatora transportnog sustava i time i njegove sposobnosti da ispunji svoje zakonom propisane obveze vođenja, održavanja i razvijanja sigurnog, pouzdanog i učinkovitog transportnog sustava, a na što je operator upozoravao Agenciju u više navrata.

Ovakav Prijedlog Metodologije kosi se s temeljnim načelima regulacije energetske djelatnosti, te je protivan osnovnoj svrsi reguliranja tarifnih stavki a to je da omogući operatoru transportnog sustava da financira svoje poslovanje i da povratu uložena sredstva, kako bi mogao financirati održavanje i daljnji razvoj transportnog sustava, a da pri tome ne ugrozi svoju likvidnost i solventnost. Regulacija energetske djelatnosti transporta plina, dakle, odredbe Prijedloga Metodologije koje određuju postupanje Agencije kao nositelja dužnosti regulacije, trebala bi omogućiti ostvarenje te svrhe, a ne proizvoditi negativne učinke na poslovanje operatora transportnog sustava, kao što su gubitak ili nelikvidnost poslovanja.

S obzirom da Agencija, osim plinske, regulira i druge energetske djelatnosti, želimo ukazati i na način kako Agencija na temelju iste odredbe Zakona o energiji različito regulira slične energetske djelatnosti. Tako, premda su ciljevi i načela regulacije slični, kod određivanja prihoda drugih operatora Agencija primjenjuje sasvim drugačija načela. Otprilike u isto vrijeme 2018. godine kad Agencija prvi puta umanjuje vrijednost imovine operatora transportnog sustava i smanjuje tarife za transport prirodnog plina, donosi i tarifne stavke za druge regulirane djelatnosti. Premda su propisani ciljevi i načela regulacije slični, Agencija za operatora transportnog sustava određuje tarife kojima će isti ostvariti gubitke, dok u isto vrijeme drugim operatorima projicira dobit. Dodatno za razliku od operatora transportnog sustava koji u 7 godina regulacije transporta plina dostavlja 6 zahtjeva za reviziju koji su redom odbijeni, drugi operatori uopće ne dostavljaju zahtjeve za određivanje odnosno promjenu iznosa tarifnih stavki, nego tarife po sili zakona samostalno donosi Agencija. Za razliku od operatora transportnog sustava kojem 6 puta odbija zahtjeve i donosi tarife koji generiraju gubitke, drugim operatorima smatra dovoljnim odrediti dozvoljeni prihod i tarifne stavke puno rjeđe.

Iz svega prethodno navedenog, mišljenja smo da Prijedlog Metodologije ne zadovoljava temeljne zahtjeve i načela regulacije energetske djelatnosti transporta plina, omogućavajući Agenciji netransparentno i arbitrarno postupanje i donošenje odluka bez obveze utemeljenja istih na objektivnim, jasnim, transparentnim i nepristranim kriterijima.

Premda su Zakonom o regulaciji energetske djelatnosti kao temeljni ciljevi regulacije energetske djelatnosti propisani između ostalog i „uspostavljanje učinkovitog tržišta energije i tržišnog natjecanja“ i „zaštita kupaca energije i energetske subjektata“, navedeni ciljevi ne mogu biti opravdanje za postupanja Agencije pri regulaciji djelatnosti transporta plina kojima bi se nanosila šteta i gubici operatoru transportnog sustava. Pored navedenog, udio troška transporta plina u ukupnoj cijeni plina je vrlo mali - približno 7% (Hrvatska energetska regulatorna agencija, Godišnje izvješće za 2018. godinu, slika 5.3.9, stranica 115 i slika 5.3.10, stranica 117), te stoga regulacija cijene transporta plina ne može imati presudnih učinaka na „uspostavljanje učinkovitog tržišta energije i tržišnog natjecanja“ i „zaštitu kupaca energije i energetske subjektata“. Stoga nisu opravdane prijašnje odluke Agencije o iznosima tarifnih stavki, kojima je

neprikladnom regulacijom iznosa tarifnih stavki Plinacro dovede u nepovoljan financijski položaj niti je opravdano da u prijedlogu nove Metodologije Agencija dodatno razrađuje neprikladne i arbitrarne regulatorne metode te njima iskazuje intenciju da takvu arbitramu i štetnu regulaciju nastavi i u budućnosti.

Zaključno, vezano uz napomenu Agencije u popratnom dokumentu uz savjetovanje prema kojoj Agencija po okončanju ovog savjetovanja, neće biti u mogućnosti prihvatiti primjedbe te provesti eventualne izmjene elemenata Prijedloga Metodologije o kojima su prethodno već provedena savjetovanja i donesene NC TAR Odluka i Odluka o popustima, množiteljima i sezonskim faktorima, mišljenja smo da je takvo postupanje protivno temeljnim načelima i samoj definiciji javnog savjetovanja, kako su ista propisana Kodeksom savjetovanja sa zainteresiranom javnošću u postupcima donošenja zakona, drugih propisa i akata (NN 140/09) na koji se poziva i sama Agencija na svojim mrežnim stranicama, i članku 11. Zakona o pravu na pristup informacijama (NN 25/13, 85/15). Sukladno Kodeksu i Zakonu o pravu na pristup informacijama, a i po prirodi stvari, javno savjetovanje podrazumijeva dvosmjerni proces tijekom kojeg stručni nositelj izrade prijedloga propisa traži i prima povratne informacije od zainteresirane javnosti. A priori izjašnjavanje da će primjedbe koje tek trebaju biti podnesene u okviru javnog savjetovanja, bez obzira na njihov sadržaj (!), biti odbijene samo zato što se odnose na element o kojem je već donesena odluka protivni se samoj definiciji i smislu provođenja javnog savjetovanja kao dvosmjernog procesa te temeljnom načelu sudjelovanja zainteresirane javnosti koje podrazumijeva aktivnu ulogu zainteresirane javnosti u postupcima izrade prijedloga propisa. Ako je predmet javnog savjetovanja prijedlog novog propisa, onda javnosti mora biti omogućeno iznošenje primjedbi na sve odredbe prijedloga propisa te sve primjedbe moraju biti razmotrene u postupku donošenja predmetnog propisa. Činjenica da su donesene određene odluke Agencije o pojedinim elementima iz Prijedloga Metodologije, ne može biti razlog za a priori odbijanje apsolutno svih eventualnih primjedbi koje se odnose na te elemente. Takvom logikom, nikad ne bi bilo moguće prihvatiti niti jednu primjedbu zainteresirane javnosti koja bi se odnosila na pitanje koje je već uređeno odredbom nekog postojećeg akta – to bi u konačnici značilo da jednom kad je donesen, niti jedan propis ili akt više nikad ne bi bilo moguće mijenjati slijedom primjedbi zainteresirane javnosti. Pri tome također treba napomenuti da Agencija prilikom prethodnih savjetovanja, na koja se sad poziva kao razlog za a priori odbijanje svih primjedbi, protivno Kodeksu i Zakonu o pravu na pristup informacijama nije ispunila minimalni standard koji se zahtijeva za savjetovanje sa zainteresiranom javnošću – nije objavila obrazloženja neprihvaćenih primjedbi na odredbe koje su tada bile predmet savjetovanja. Takva praksa, zajedno sa sada objavljenom namjerom a priori odbijanja svih primjedbi koje se odnose na bitne elemente Prijedloga Metodologije, rezultiraju situacijom u kojoj predstavnici zainteresirane javnosti ni gotovo dvije godine nakon provedenog savjetovanja ne mogu znati zašto su njihove ranije primjedbe odbijene, a pri tome ih se obavještava da u ovom savjetovanju one neće uopće biti ni razmatrane.

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

Članak 1.	
Članak 2.	
Članak 3.	
Članak 4.	
Članak 5.	
Članak 6.	<p>Predlaže se smanjiti regulacijsko razdoblje na tri godine tako da članak glasi:</p> <p>„Regulacijsko razdoblje je razdoblje od tri godine, a započinje 1. siječnja u regulacijskoj godini T i završava 31. prosinca u regulacijskoj godini T+2.“</p> <p>Slijedom navedenog prijedloga, predlažemo uskladiti ostatak Prijedloga Metodologije, na način da se godina T+4 zamijeni godinom T+2.</p> <p>Plinacro smatra da je regulacijsko razdoblje od pet godina neprimjereno dugo za hrvatske uvjete plinskog poslovanja i načina regulacije usluge transporta plina. Dulje regulatorno razdoblje koje je praksa kod razvijenih plinskih transportnih sustava i tržišta s naprednom regulatornom praksom ima povoljan utjecaj jer omogućuje definiranje stabilnih i predvidivih uvjeta poslovanja operatora plinskog transportnog sustava, kao i korisnika transportnog sustava, a što u Hrvatskoj nije slučaj. U prilog tome govore prije svega dosadašnje učestale izmjene iznosa tarifnih stavki (šest puta u sedam godina prvog i drugog regulacijskog razdoblja, odnosno od 2013. do 2019. godine) te negativni učinci koje su te promjene imale na poslovanje operatora transportnog sustava, a koji ukazuju da regulacija djelatnosti transporta plina nije dovoljno „zrela“ kako u dijelu regulacije (određivanje dozvoljenog prihoda) tako i u dijelu alokacije (određivanje iznosa tarifnih stavki).</p> <p>S tim u vezi, valja podsjetiti da, premda je drugo regulacijsko razdoblje započelo 1. siječnja 2017. godine, a operator transportnog sustava je zahtjev za određivanje iznosa tarifnih stavki dostavio, sukladno tada važećoj Metodologiji u rujnu 2016. godine, Agencija je odluku o iznosima tarifnih stavki donijela tek 17. ožujka 2017. godine, i to s primjenom od 1. travnja 2017. godine, a odmah potom uslijedila je redovna revizija prvog regulacijskog razdoblja i posljedično tomu nova promjena iznosa tarifnih stavki 15. prosinca 2017. godine sa stupanjem na snagu 1. siječnja 2018. godine. Međutim, i nakon te promjene uslijedile su nove promjene iznosa tarifnih stavki, i to prva uslijed izvanredne revizije 7. prosinca 2018. godine te druga uslijed nove izvanredne revizije 17. prosinca 2019. godine.</p> <p>Ovakve česte promjene iznosa tarifnih stavki tijekom jednog regulacijskog razdoblja jasno ukazuju na to da se određivanjem dugogodišnjeg regulacijskog razdoblja zapravo ne postiže cilj omogućavanja stabilnih i predvidivih uvjeta poslovanja operatora transportnog sustava, a kako je isti predviđen i člankom 4. Prijedloga Metodologije, već štoviše, takvo određivanje dugogodišnjeg regulacijskog razdoblja u uvjetima hrvatskog tržišta plina doprinosi nestabilnosti i nepredvidivosti te čestim promjenama uvjeta poslovanja što se izravno negativno odražava na poslovanje operatora transportnog sustava, budući da u značajnoj mjeri otežava, ako ne i onemogućava, učinkovito i adekvatno planiranje poslovnih aktivnosti.</p>
Članak 7.	<p>U Prijedlogu Metodologije se koristi koeficijent X - koeficijent učinkovitosti u regulacijskom razdoblju, koji se koristi za izračun revidiranog iznosa dozvoljenog OPEX-a, pri čemu Metodologija ni u jednoj odredbi ne propisuje kako se utvrđuje koeficijent X, iz čega se može zaključiti da Agencija namjerava određivati predmetni koeficijent svojom arbitramom proizvoljnom odlukom. Stoga je u</p>

	<p>dijelu u kojem propisuje primjenu koeficijenta X Metodologija nerazvidna, netransparentna i nezakonita, i to protivna članku 29. st. 4. Zakona o energiji (NN 120/12, 14/14, 95/15, 102/15, 68/18), kojim je propisano da metodologija mora biti nepristrana i razvidna.</p> <p>Stoga smatramo nužnim Prijedlogom Metodologije definirati pojam koeficijenta učinkovitosti X te propisati način njegovog utvrđivanja, jednako kako se člankom 16. Prijedloga Metodologije jasno propisuje način utvrđivanja WACC-a. Navedeno tim više, što se predmetni „koeficijent učinkovitosti“ određuje kao element koji se ne mijenja tijekom regulacijskog razdoblja (dakle razdoblja od pet godina), a pri tom je riječ o jednom od elemenata koji su temelj za izračunavanje OPEX-a. Ostavljanje koeficijenta učinkovitosti kao nepoznate veličine, čije je određivanje prepušteno diskrecijskoj, ako ne i arbitramoj, odluci Agencije, bez da se pri tome Prijedlogom Metodologije predviđaju barem okviri kriteriji, standardi ili smjernice za utvrđivanje tog elementa, smatramo protivnim Zakonu o energiji koji propisuje temeljne zahtjeve koje metodologija mora ispuniti, ali i općenito temeljnim pravnim načelima određenosti i jasnoće pravnih propisa te legitimnih očekivanja adresata tih pravih propisa.</p> <p>Nadalje, budući da su i WACC i koeficijent učinkovitosti veličine na temelju kojih se u konačnici izračunava i planirani i revidirani dozvoljeni prihod, kao jedan od elemenata za određivanje iznosa tarifnih stavki, mišljenja smo da isti trebaju biti poznati prije podnošenja zahtjeva za određivanje iznosa tarifnih stavki od strane operatora transportnog sustava. Naime, budući da je Prijedlogom Metodologije, kao i Zakonom o energiji predviđeno da se iznosi tarifnih stavki, u pravilu, određuju na temelju zahtjeva operatora transportnog sustava, onda bi Prijedlogom Metodologije trebalo omogućiti da su operatoru transportnog sustava, u trenutnu podnošenja zahtjeva za određivanje iznosa tarifnih stavki, poznati i svi elementi na temelju kojih se one izračunavaju. U suprotnom, ako se operatoru transportnog sustava nameće obveza podnošenja zahtjeva na temelju elemenata koji mu nisu poznati i koji će biti utvrđeni tek naknadno od strane Agencije, dovodi ga se u situaciju da podnosi nepotpuni i neuredni zahtjev, za koji je a priori jasno da će biti odbijen budući da ne sadrži sve nužne elemente. Time se zapravo, suprotno članku 29. stavku 4. Zakona o energiji, kojim se propisuje da metodologija određivanja iznosa tarifnih stavki mora biti razvidna, operatoru transportnog sustava nameće obveza a da mu se istovremeno ne omogućava da je ispuni u cijelosti i u skladu s pravilima struke.</p> <p>Slijedom navedenog, Plinacro predlaže izmijeniti Prijedlog Metodologije kako slijedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- propisati na koji način se određuje X – koeficijent učinkovitosti u regulacijskom razdoblju, i</li> <li>- propisati obvezu utvrđivanja i objave koeficijenta X, uz primjereno obrazloženje, barem 30 dana prije isteka roka kojeg operator transportnog sustava ima za podnošenje zahtjeva za određivanje tarifnih stavki u novom regulacijskom razdoblju.</li> </ul>
Članak 8.	
Članak 9.	
Članak 10.	<p>Predlažemo u stavku 2. iz formule za izračun planiranog dozvoljenog prihoda u regulacijskoj godini t, brisati parametar „planirani ostali poslovni prihodi <math>P_{OST}^P</math>“.</p> <p>Naime, smatramo da predmetnu stavku treba izostaviti iz izračuna dozvoljenog prihoda. Radi se o prihodima koje operator transportnog sustava ostvaruje na temelju svrsishodnog raspolaganja financijskim sredstvima i ulaganja prikupljene dobiti iz prethodnog razdoblja. Slučaj kako je određeno formulom, kojom se dozvoljeni prihod računa na način da se prihodi od OPEX-a, amortizacije i prinosa od reguliranih sredstava umanjuju za <math>P_{OST}^P</math>, potiču društvo na „neodgovorno“ postupanje, jer bi u cilju maksimalizacije dozvoljenog prihoda cilj reguliranog subjekta bio ostvariti što manji ostali prihod. Suprotno tome, temeljni zakonski zahtjevi koji se postavljaju prema svakom upravitelju bilo kojeg trgovačkog društva, pa tako i prema operatoru transportnog sustava, a koji su propisani Zakonom o trgovačkim društvima, zahtijevaju postupanje s pažnjom savjesnog i dobrog gospodara.</p> <p>Podredno, ako Agencija ne prihvaća prijedlog, smatramo nužnim dopuniti definiciju predmetnog pojma na način da se <math>P_{OST}^P</math> definira kao „ostali prihodi koje operator ostvaruje od regulirane imovine, a ne odnose se na osnovno poslovanje operatora transportnog sustava“.</p>

<p>Članak 11.</p>	<p>Predlažemo dodati stavak kojim se omogućuje da se dozvoljenom baznom OPEX-u u godini T-2 dodaju pojedini opravdani troškovi koji su se pojavili ili opravdano porasli iznad iznosa određenog u prethodnom regulacijskom razdoblju.</p> <p>Naime, ukazujemo da su se u prethodnom razdoblju dogodale značajne promjene pojedinih stavki OPEX-a, na koje operator transportnog sustava nije mogao utjecati kao npr.: porast troška električne energije za 52%, porast troška vodoprivredne naknade za 800%, porast troškova sudskih i administrativnih pristojbi za 157%. Nadalje, trošak gubitaka i razlike u mjerenju koji je u 2019. godini bio niži od Metodologijom dozvoljenih 0,3% uopće nije uračunat u bazni OPEX jer je u 2103. godini, koja je bazna za prvo regulacijsko razdoblje, taj trošak snosio tadašnji korisnik transportnog sustava. Također, novi opravdani trošak predstavlja i trošak aukcijskih web platformi putem kojih korisnici ugovaraju kapacitete na interkonekcijama, a koji u 2012. godini nije postojao. Osim toga, u narednom razdoblju očekuju se novi opravdani operativni troškovi, i to prije svega trošak pogona novoizgrađene kompresorske stanice, koja nije postojala u prethodnom razdoblju, a prema Prijedlogu Metodologije navedeni opravdani trošak neće biti moguće uključiti u OPEX.</p> <p>Stoga smatramo nužnim dopuniti odredbu članka 11. kako je predloženo. U protivnom, izostavljanje velikog dijela opravdanih operativnih troškova neophodnih za održavanje i upravljanje transportnim sustavom te adekvatno pružanje usluge transporta plina, suprotno odredbama članka 29. Zakona o energiji (NN 120/12, 14/14, 95/15, 102/15, 68/18) koje izrijeком propisuju da se metodologija treba temeljiti na opravdanim troškovima poslovanja, održavanja, zamjene, izgradnje ili rekonstrukcije objekata i zaštite okoliša, dodatno će doprinijeti ionako negativnim učincima Prijedloga Metodologije na poslovanje operatora transportnog sustava.</p>
<p>Članak 12.</p>	<p>U stavku 4. predlažemo brisati riječi „koja Agencija smatra opravdanima“.</p> <p>Mišljenja smo da takva formulacija odredbe nije u skladu s odredbama članka 29. Zakona o energiji, kojim se izrijeком propisuje da se metodologija određivanja tarifnih stavki mora biti nepristrana i razvidna.</p> <p>Detaljno obrazloženje primjedbe u pogledu korištenja pojma „opravdanosti“ izneseno je u komentarima uz članak 14. i 15. Prijedloga Metodologije.</p>
<p>Članak 13.</p>	
<p>Članak 14.</p>	<p><u>a) Članak 14. stavak 2. Prijedloga Metodologije</u></p> <p>Odredba članka 14. stavka 2. Prijedloga Metodologije je nezakonita, jer je protivna članku 29. stavku 3. Zakona o energiji, koji regulira da metodologija mora osigurati odgovarajući povrat na razumno uložena sredstva, te članku 29. stavku 4. Zakona o energiji koji propisuje da metodologija određivanja tarifnih stavki mora biti nepristrana i razvidna, iz razloga kako slijedi.</p> <p>Premda je Zakonom o tržištu plina propisano da „planirane investicije u izgradnju i rekonstrukciju transportnog sustava trebaju biti tehnički opravdane i ekonomski efikasne te osiguravati odgovarajući stupanj sigurnosti opskrbe plinom“ predmetnu odredbu treba tumačiti i primjenjivati teleološki, tj. prema svrsi i cilju pravnog pravila, a svrha i cilj nije isključivanje nekog od projekata ili dijela projekta iz regulatome osnovice ako ne zadovoljavaju istovremeno sva tri propisana kriterija.</p> <p>Mišljenja smo da će kumulativno određivanje kriterija za uključivanje pojedine investicije u Desetogodišnji plan u praksi rezultirati onemogućavanjem izrade Desetogodišnjeg plana, odnosno onemogućavanjem planiranja i realizacije ikakvih investicija, kako u održavanje, tako i u razvoj transportnog sustava.</p> <p>Naime, gotovo je nemoguće da određene aktivnosti na rekonstrukciji i razvoju plinskog transportnog sustava istovremeno zadovoljavaju sva tri tražena kriterija. Npr., rekonstrukcija dijela korodiranog plinovoda koji može dovesti do propuštanja plinovoda je svakako tehnički opravdana i osigurava odgovarajući stupanj sigurnosti opskrbe plinom, no istovremeno ne mora nužno biti ekonomski efikasna jer ne doprinosi povećanju transportiranih količina plina niti ima pozitivni učinak na transportne tarife.</p> <p>U tom smislu svakako valja posebno istaknuti i projekt izgradnje plinovoda Omišalj – Zlobin, a koji projekt je, zajedno sa projektom izgradnje kompresorske stanice KS1 i projektom izgradnje terminala</p>

za UPP na otoku Krku, od strane Vlade Republike Hrvatske prepoznat i priznat kao neizostavan dio sustava za skladištenje, uplinjavanje i transport rasplinutog UPP-a, a koji je jedan od ključnih energetskih projekata u Republici Hrvatskoj. I sama Agencija je utvrdila da će realizacija navedenog projekta biti neophodna za otpremu plina s terminala za UPP na otoku Krku te da će zbog toga predmetnu investiciju biti opravdano uključiti u regulirana sredstva operatora transportnog sustava. Nesporno je dakle, da realizacija predmetnog projekta, kao neophodne sastavnice projekta izgradnje terminala za UPP na otoku Krku, a koji je i proglašen strateškim projektom Republike Hrvatske, ima za cilj osigurati odgovarajući stupanj sigurnosti opskrbe plinom, što je bio i glavni razlog i kriterij za njegovo uvrštavanje u Desetogodišnji plan, dok s druge strane, kriterij ekonomske efikasnosti nije neophodan za njegovu realizaciju.

Kad bi se odluke o planiranju i realizaciji projekata u izgradnju, održavanje i razvoj transportnog sustava morale temeljiti na kumulativno ispunjena sva tri kriterija, kako su propisani člankom 14. stavkom 2. Prijedloga Metodologije, a koji kriteriji u stvarnosti ne moraju nužno (štoviše, u pravilu ni ne mogu) biti objedinjeni u istom projektu, tada bi realizacija projekata poput plinovoda Omišalj – Zlobin u najmanju ruku bila upitna, ako ne i nemoguća, jer bi operatora transportnog sustava dovela u nepovoljnu i štetnu situaciju da mora ulaziti u investiciju iako zna da, neovisno o tome što je sama Agencija odobrila izgradnju pojedinog projekta, troškovi tako odobrenog projekta mu potencijalno neće biti priznati kroz tarifu, ili mu neće biti priznati u cijelosti, odnosno neće mu biti omogućen povrat na uložena sredstva kako je to propisano člankom 29. stavkom 3. Zakona o energiji.

Stoga smatramo nužnim predmetne kriterije iz članka 14. stavka 2. Prijedloga Metodologije odrediti alternativno (...planirane investicije u izgradnju i rekonstrukciju transportnog sustava trebaju biti tehnički opravdane *ili* ekonomski efikasne *ili* osiguravati odgovarajući stupanj sigurnosti opskrbe plinom), kako bi se operatoru transportnog sustava omogućilo adekvatno održavanje transportnog sustava i ulaganje u njegov daljnji razvoj.

#### b) Članak 14. stavci 3., 4., 5, 6. i 7. Metodologije

Iz istog razloga smatramo neprimjerenim i suprotnim smislu i cilju sustava poticajne regulacije, te protivnim članku 29. stavku 3. i članku 29. stavku 4. Zakona o energiji, uvođenje pojma „opravdane“ vrijednosti imovine operatora transportnog sustava, jer je predmetni pojam reguliran neodređeno i prepušten je arbitramoj procjeni Agencije, te stoga predlažemo u stavak 6. brisati u potpunosti, a u stavcima 3., 4. 5. i 7. brisati riječ „opravdana“. Vrijednost dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine operatora se mora utvrđivati na transparentan i unaprijed poznat i određen način, te ne smije biti prepušten diskrecijskoj odluci Agencije kako je to predviđeno stavkom 6. Prijedloga Metodologije

Prije svega, mišljenja smo da je uvođenje takvog pojma kao elementa koji izravno utječe na iznose tarifnih stavki, a time i na poslovanje operatora transportnog sustava, protivno članku 29. stavku 4. Zakona o energiji koji izričito propisuje da metodologija određivanja tarifnih stavki mora biti nepristrana i razvidna. Naime, ocjena „opravdanosti“ vrijednosti imovine operatora transportnog sustava ostavljena je diskrecijskoj ocjeni Agencije, pri čemu je člankom 14. stavkom 6. propisano da Agencija „može“, ali i ne mora (!) istu utvrditi na temelju analize ekonomske efikasnosti postojeće imovine operatora, kao i usporedne analize troškova i učinkovitosti poslovanja operatora transportnog sustava u okruženju Republike Hrvatske. Prvo ostaje nejasno hoće li, kada i pod kojim uvjetima Agencija provesti takvu analizu. Ako odluči ne provoditi takvu analizu, na koji način će onda utvrditi „opravdanost“?

Pored navedenog, treba posebno napomenuti i da je takva odredba stavka 6. suprotna stavku 2. istog članka, u kojem se kao kriterij za uvrštavanje projekata u Desetogodišnji plan ne navodi samo i isključivo ekonomska efikasnost, nego i tehnička opravdanost i sigurnost opskrbe. Stoga se ocjena „opravdanosti“ vrijednosti imovine ne može temeljiti isključivo na njezinoj ekonomskoj efikasnosti. Naime, sukladno članku 27. Zakona o tržištu plina (NN 18/18, 23/20), obveza je operatora transportnog sustava održavati i razvijati, ne samo učinkovit, nego i siguran i pouzdan transportni sustav, a obveza osiguranja sigurnosti opskrbe plinom proizlazi i iz Uredbe (EU) 2017/1938 o mjerama zaštite sigurnosti opskrbe plinom (SOS Uredba). Ocjenjivanje „opravdanosti“ vrijednosti imovine operatora uzimajući u obzir samo njezinu ekonomsku efikasnost izravno će destimirati bilo kakva ulaganja u projekte koji nisu nužno ekonomski učinkoviti (prema procjenama Agencije), ali koji su s druge strane tehnički posve opravdani i osiguravaju sigurnost transportnog sustava i sigurnost opskrbe plinom.

U tom smislu, ponovno ukazujemo upravo na projekt plinovoda Omišalj – Zlobin. Naime, podsjećamo da je Agencija utvrdila da smatra da će ostvarenje predmetnog projekta biti neophodno za otpremu plina s budućeg terminala za UPP na otoku Krku u plinski transportni sustav Republike Hrvatske ta da zbog navedenog smatra da će nakon izgradnje i stavljanja u uporabu planiranog plinovoda Omišalj-Zlobin, predmetnu investiciju biti opravdano uključiti u regulirana sredstva operatora transportnog



	<p>sustava. Međutim, istovremeno, navodi da će opravdanost konačne vrijednosti investicije razmotriti u sklopu odobravanja novog Desetogodišnjeg plana, odnosno prije donošenja novih iznosa tarifnih stavki za transport plina, pri čemu će kod razmatranja opravdanosti vrijednosti investicije biti uzeta u obzir isplativost investicije na dugoročnoj osnovi, imajući pritom u vidu da li će ostvarenje investicije generirati pozitivan utjecaj na kretanje buduće transportne tarife.</p> <p>Okolnost da Agencija može razmatrati opravdanost investicije nakon što ju je već odobrila dovela bi do apsurdne situacije da, kad bi Plinacro odluku o izgradnji predmetnog plinovoda temeljio na kriterijima koje propisuje Agencija i postupao na način kako postupa odnosno određuje Agencija, izradio bi samo onaj dio plinovoda koji bi bio ekonomski opravdan i priznat kao opravdani udio vrijednosti plinovoda (<math>RAB_{OPR}</math>), odnosno izradio bi primjerice 66,22% plinovoda (12 km umjesto 18 km koliko iznosi ukupna duljina plinovoda). Ako dodatno uzmemo u obzir da Agencija Prijedlogom Metodologije planira odrediti takozvani koeficijent <math>k_{OPR}</math> proizvoljno u omjeru od 0 do 0,5, tada bi neizvjesnost potencijalne izgradnje plinovoda bila još i veća te bi operator transportnog sustava umjesto 18 km izradio između 6 km (36,22% za <math>k_{OPR}=0</math>) ili 16 km (86,22% za <math>k_{OPR}=0,5</math>), odnosno uopće ne bi izradio plinovod. Za sva tri faktora koje određuje Agencija, plinovod ne bi bio završen te ne bi obavljao svrhu za koju je njegova izgradnja određena Desetogodišnjim planom i za kojeg ga je nadležno Ministarstvo odredilo ključnom investicijom za povezivanje terminala za LNG s postojećim transportnim sustavom Republike Hrvatske.</p> <p>c) Zaključno, treba također istaknuti da niti jedan pozitivan zakonski propis kojim se uređuje područje računovodstva i financija, a sukladno kojima se uređuje struktura i način prikazivanja vrijednosti u financijskim izvještajima koji su izvor podataka i temelj za potrebe izračuna koje propisuje Prijedlog Metodologije, ne poznaje pojam „opravdane vrijednosti imovine“, već se koriste pojmovi „neto knjigovodstvene vrijednosti“. Stoga smatramo nužnim Prijedlog Metodologije u tom smislu uskladiti i s propisima iz područja računovodstva i financija.</p> <p>Osim svega navedenog, usporedbom s metodologijama određivanja iznosa tarifnih stavki za ostale energetske sektore, u kojima se ne koristi pojam „opravdane“ vrijednosti imovine, sektor transporta plina doveden je u nepovoljniji položaj u odnosu na sve ostale operatore energetskog sektora u Republici Hrvatskoj koje Agencija regulira.</p> <p>Slijedom svega navedenog, predlaže se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- članak 14. stavak 2. izmijeniti na način da glasi: <p>„U regulirana sredstva uključuju se investicije u okviru desetogodišnjeg plana razvoja transportnog sustava (u daljnjem tekstu: Desetogodišnji plan), pri čemu planirane investicije u izgradnju i rekonstrukciju transportnog sustava trebaju biti tehnički opravdane ili ekonomski efikasne ili osiguravati odgovarajući stupanj sigurnosti opskrbe plinom.“</p> </li> <li>- brisati članak 14. stavak 6, i- u članku 14. stavicama 3., 4. 5. i 7. brisati riječ „opravdana“.</li> </ul>
Članak 15.	<p>Radi istih razloga iznesenih uz članak 14. Prijedloga Metodologije, predlaže se brisati i članak 15. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Pored razloga iznesenih uz članak 14., ukazujemo i na to da se, suprotno naslovu, člankom 15. uopće ne propisuje način i postupak provođenja analize <i>ekonomske</i> efikasnosti, već je riječ o analizi koja se temelji isključivo na <i>tehničkim</i> pokazateljima (kapacitet izlaza iz transportnog sustava i maksimalni iskorišteni kapacitet), na temelju kojih se određuje koeficijent pomoću kojeg se u konačnici smanjuje vrijednost plinovoda.</p> <p>Naime, ekonomska analiza trebala bi, po svojoj definiciji, minimalno sadržavati odnos nekog tehničkog/naturalnog pokazatelja i njegove financijske, odnosno ekonomske učinke izražene u novčanoj jedinici, a dodatno bi se trebala koristiti neka iz stručne literature uobičajena metoda vrednovanja učinkovitosti.</p> <p>Nadalje,, Agencija u predmetnu analizu uvodi i novi pojam tzv. „faktora uvećanja prosječne planirane iskorištenosti kapaciteta izlaza iz transportnog sustava“ (<math>k_{OPR}</math>), ponovno ne definirajući o kakvom je elementu riječ niti kako se određuje njegova veličina. Naime, stavak 3. ovog članka, kojim se propisuje da predmetni faktor može varirati od 0 do 0,5 „u ovisnosti o planiranoj razini istovremenog korištenja kapaciteta izlaza iz transportnog sustava i povezanih iskazanih iznosa tehničkih kapaciteta od strane</p>

	<p><i>operatora</i>“ ne može zadovoljiti zahtjeve razvidnosti metodologije koje postavlja Zakon o energiji niti može omogućiti stvaranje stabilnih i predvidivih uvjeta poslovanja za operatora transportnog sustava. Osim što je citirana sintagma posve nerazumljiva i nije definirano kako se utvrđuje, nejasno je i što znači „u ovisnosti“ – kako će se sporni faktor mijenjati, hoće li rast ili padati s porastom ili padom neke druge veličine, odnosno elementa? Dodatno, niti iz Prijedloga Metodologije, niti iz popratnog dokumenta uz isti, nije jasno niti je obrazloženo kako i zašto je utvrđeno da će predmetni faktor varirati upravo od 0 do 0,5, a ne primjerice od 0,3 do 0,7 ili bilo kojeg drugog raspona.</p> <p>Iz toga proizlazi da je riječ o još jednom elementu (kao i koeficijent učinkovitosti), koji niti je unaprijed određen, a niti je odrediv. Takvim postupanjem ponovno se dovodi u pitanje smisao regulacijskog modela i sustava u kojem se operatoru transportnog sustava nameće obveza podnošenja zahtjeva za određivanje iznosa tarifnih stavki, a da mu pri tome nisu poznati svi elementi na temelju kojih bi iste trebale biti određene.</p> <p>Iz navedenog se nameće zaključak da se Prijedlogom Metodologije zapravo uvodi netransparentan i nejasan regulacijski model, koji umjesto da osigurava jasne, razumljive, stabilne i predvidive uvjete poslovanja, kako za operatora transportnog sustava, tako i za korisnike, zapravo omogućava Agenciji da prema vlastitom nahodjenju i bez obveze utemeljenja na objektivnim, nepristranim i provjerljivim elementima, donosi odluke kojima izravno utječe i regulira uvjete na tržištu plina u Republici Hrvatskoj.</p>
<p>Članak 16.</p>	<p>WACC je u uređenim regulatornim sustavima najvažniji elementa kod određivanja prinosa od reguliranih sredstava. U uređenim regulatornim sustavima uobičajena je praksa da regulator od renomirane konzultantske tvrtke prije početka regulacijskog razdoblja naruči studiju u kojoj se analiziraju elementi WACC-a te se unaprijed određuju, a potom dodatno analiziraju i prema potrebi mijenjaju tijekom regulacijskog razdoblja.</p> <p>To se posebno odnosi na koeficijent varijabilnosti prinosa dionica operatora u odnosu na prosječnu varijabilnost prinosa tržišnog portfelja (<math>\beta</math>) i premiju na tržišni rizik (<math>r_m - r_f</math>), za koje smatramo da ih je nužno, s primjerenim obrazloženjem, objaviti prije podnošenja zahtjeva za određivanje tarifnih stavki u novom regulacijskom razdoblju.</p> <p>Naime, člankom 16. Prijedloga Metodologije, predmetne veličine, iako je riječ o jednom od elemenata na temelju kojeg se u konačnici određuju iznosi tarifnih stavki, ostaje nepoznata u trenutku podnošenja zahtjeva za određivanje iznosa tarifnih stavki. Time se još jednom operatora transportnog sustava dovodi u situaciju da mu se nameće obveza (podnošenja zahtjeva za određivanje tarifnih stavki), a da mu se pri tome ne omogućava da istu ispuni u potpunosti i u skladu s pravilima struke, budući da niti su mu poznati, niti može predvidjeti sve elemente na temelju kojih se određuje iznos tarifnih stavki, jer su isti ostavljeni naknadnoj diskrecijskoj ocjeni Agencije. Navedeno je u suprotnosti i sa zahtjevima razvidnosti iz članka 29. stavka 4. Zakona o energiji, ali i sa ciljem osiguravanja stabilnih i predvidivih uvjeta poslovanja operatora transportnog sustava, iz članka 4. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Dodatno, vrijedno je napomenuti da je do sada korišteni WACC među najnižima korištenima u regulaciji plinskog transportnog sektora u Europi.</p> <p>Stoga predlažemo da se odredba izmijeni na način da će se njome propisati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- na koji način se određuju svi elementi WACC-a u regulacijskom razdoblju, te</li> <li>- obveza objave svih elemenata WACC-a, uz primjerenom obrazloženje, u roku od 30 dana prije isteka roka kojeg operator transportnog sustava ima za podnošenja zahtjeva za određivanje tarifnih stavki u novom regulacijskom razdoblju.</li> </ul>
<p>Članak 17.</p>	
<p>Članak 18.</p>	<p>Predlažemo članak 18. stavak 1. izmijeniti na način da se predvidi provođenje redovne revizije svih godina prethodnog regulacijskog razdoblja u regulacijskoj godini T.</p> <p>Naime, s obzirom da je uslijed važećih tarifnih stavki za transport prirodnog plina, poslovanje operatora transportnog sustava ugroženo (operator će u 2020. poslovati s gubitkom, te je primoran primijeniti izvanredne mjere kako bi sačuvao likvidnost) te da je u 2019. ostvareni prihod znatno manji</p>

	<p>od dozvoljenog, a prema rebalansu poslovanja očekuje se da će prihod u 2020. godini biti za oko 60 mil. kn manji od dozvoljenog, smatramo da je neprimjereno tek u zadnjoj godini sljedećeg regulacijskog razdoblja (2026.!) izvršiti redovnu reviziju za 2020. godinu.</p> <p>Premda je u razvijenoj regulatornoj praksi primjereno izbjeći reviziju na početku samog regulacijskog razdoblja, u slučaju Hrvatske gdje je uobičajeno svake godine mijenjati iznose tarifnih stavki, te gdje je neizvjesnost točnog određivanja dozvoljenog prihoda iznimno visoka (kako je detaljno obrazloženo u primjedbama uz članak 6. Prijedloga Metodologije) navedena redovna revizija ne bi bila neuobičajena, nego potrebna i prikladna.</p>
Članak 19.	<p>Predlažemo izmijeniti članak 19. i korigirati revidirani bazni iznos dozvoljenog OPEX-a za godinu T-1 na način da se navedeni korigira za pojedine stavke OPEX-a koje su se pojavile ili opravdano porasle iznad iznosa koji je odredila Agencija u prethodnom razdoblju, a sukladno primjedbama iznesenima uz članak 11. Prijedloga Metodologije. Detaljno obrazloženje prijedloga izmjene izneseno je u primjedbama uz članak 11. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Takoder, u pogledu koeficijenta učinkovitosti X, upućujemo na primjedbe iznesene uz članak 7. Prijedloga Metodologije.</p>
Članak 20.	<p>Predlažemo brisati riječi „koje Agencija smatra opravdanima“.</p> <p>Mišljenja smo da takva formulacija odredbe nije u skladu s odredbama članka 29. Zakona o energiji, kojim se izričito propisuje da metodologija određivanja tarifnih stavki mora biti nepristrana i razvidna.</p> <p>Revidirani iznos amortizacije se mora utvrđivati na transparentan i unaprijed poznat i određen način, te ne smije biti prepušten diskrecijskoj odluci Agencije, odnosno da Agencija po vlastitoj ocjeni a bez određenih i unaprijed poznatih kriterija ocjenjuje što je „opravdano“ kako je to predviđeno člankom 20. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Detaljno obrazloženje primjedbi u pogledu korištenja pojma „opravdanosti“ imovine izneseno je u primjedbama uz članke 14. i 15. Prijedloga Metodologije.</p>
Članak 21.	<p>Predlažemo u stavku 3. brisati riječi „koje Agencija smatra opravdanima“ te predlažemo brisati u potpunosti stavak 4.</p> <p>Mišljenja smo da takva formulacija odredbe nije u skladu s odredbama članka 29. Zakona o energiji, kojim se izričito propisuje da metodologija određivanja tarifnih stavki mora biti nepristrana i razvidna.</p> <p>Revidirana vrijednost reguliranih sredstava i revidirani iznos amortizacije se moraju utvrđivati na transparentan i unaprijed poznat i određen način, te ne smiju biti prepušteni diskrecijskoj odluci Agencije, odnosno da Agencija po vlastitoj ocjeni a bez određenih i unaprijed poznatih kriterija ocjenjuje što je „opravdano“ kako je to predviđeno člankom 21. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Detaljno obrazloženje primjedbi u pogledu korištenja pojma „opravdanosti“ imovine izneseno je u primjedbama uz članke 14. i 15. Prijedloga Metodologije.</p>
Članak 22.	<p>Slijedom predloženih izmjena u članku 18. stavku 1. Prijedloga Metodologije, predlažemo na odgovarajući način izmijeniti i članak 22. u dijelu određivanja godine provođenja redovne revizije. Detaljno objašnjenje razloga predložene izmjene izneseno je u primjedbi uz članak 18. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Dodatno, u pogledu pojma ostvareni ostali poslovni prihodi, upućujemo na primjedbe iznesene uz članak 11. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Predlažemo iz formule za izračun revidiranog dozvoljenog prihoda, brisati parametar „ostvareni ostali poslovni prihodi“.</p>

	<p>Naime, smatramo da predmetnu stavku treba izostaviti iz izračuna, budući da se radi o prihodima koje operator transportnog sustava ostvaruje na temelju svrshodnog raspolaganja financijskim sredstvima i ulaganja prikupljene dobiti iz prethodnog razdoblja. Korištenje „ostvarenih ostalih poslovnih prihoda“ u izračunu revidiranog dozvoljenog prihoda na način kako se predlaže člankom 22. Prijedloga Metodologije, potiče društvo na „neodgovorno“ postupanje, jer bi u cilju maksimalizacije dozvoljenog prihoda cilj reguliranog subjekta bio ostvariti što manji ostali prihod. Suprotno tome, temeljni zakonski zahtjevi koji se postavljaju prema svakom upravitelju bilo kojeg trgovačkog društva, pa tako i prema operatoru transportnog sustava, a koji su propisani Zakonom o trgovačkim društvima, zahtijevaju postupanje s pažnjom savjesnog i dobrog gospodara.</p> <p>Podredno, ako Agencija ne prihvaća prijedlog, smatramo nužnim dopuniti definiciju predmetnog pojma da se definira kao „ostali prihodi koje je operator ostvario od regulirane imovine, a ne odnose se na osnovno poslovanje operatora transportnog sustava“.</p>
Članak 23.	<p>Slijedom predloženih izmjena u članku 18. stavku 1. i članku 22. Prijedloga Metodologije, predlažemo na odgovarajući način izmijeniti i članak 23.</p> <p>Detaljno objašnjenje razloga predložene izmjene izneseno je u primjedbi uz članak 18. Prijedloga Metodologije.</p>
Članak 24.	<p>Slijedom predloženih izmjena u članku 18. stavku 1. te člancima 22. i 23. Prijedloga Metodologije, predlažemo na odgovarajući način izmijeniti i članak 24.</p> <p>Detaljno objašnjenje razloga predložene izmjene izneseno je u primjedbi uz članak 18. Prijedloga Metodologije.</p>
Članak 25.	
Članak 26.	
Članak 27.	
Članak 28.	
Članak 29.	
Članak 30.	<p>Odredbe članka 30. su neodređene i nejasne jer njima nije propisano kako se određuje <math>k_{PG}</math>, kap - koeficijent utjecaja planiranog prihoda od stalnog kapaciteta na godišnjoj razini na ukupni planirani prihod od kapaciteta u regulacijskoj godini <math>t</math>, iz čega se može zaključiti da Agencija namjerava određivati predmetni koeficijent svojom arbitrarnom diskrecijskom odlukom. Stoga je u tom dijelu Metodologija neodređena, netransparentna i nezakonita, i to protivna članku 29. st. 4. Zakona o energiji (NN 120/12, 14/14, 95/15, 102/15, 68/18), kojim je propisano da metodologija mora biti nepristrana i razvidna.</p> <p>Vezano uz pojam koeficijenta utjecaja planiranog prihoda od stalnog kapaciteta na godišnjoj razini na ukupni planirani prihod od kapaciteta u regulacijskoj godini <math>t</math> (<math>k_{PG}</math>) ukazujemo kako je riječ o još jednom pojmu i elementu koji nije definiran i određen Prijedlogom Metodologije, a niti je propisano na koji način će ga Agencija određivati. Navedeno je u suprotnosti s člankom 29. stavkom 4. Zakona o energiji kojim se zahtijeva da metodologija određivanja iznosa tarifnih stavki mora biti razvidna, i s ciljem osiguranja predvidivih i stabilnih uvjeta poslovanja operatora transportnog sustava koji se, sukladno članku 4. Prijedloga Metodologije, istom nastoji postići. Dodatno, iako je riječ o jednom od elemenata na temelju kojeg se u konačnici određuju iznosi tarifnih stavki, isti ostaje nepoznat u trenutku podnošenja zahtjeva za određivanje iznosa tarifnih stavki, čime se još jednom operatora</p>

	<p>transportnog sustava dovodi u situaciju da mu se nameće obveza (podnošenja zahtjeva za određivanje tarifnih stavki), a da mu se pri tome ne omogućava da istu ispuni u potpunosti i u skladu s pravilima struke, budući da niti su mu poznati, niti može predvidjeti sve elemente na temelju kojih se određuje iznos tarifnih stavki, jer su isti ostavljeni naknadnoj diskrecijskoj ocjeni Agencije.</p> <p>Stoga predlažemo odredbu izmijeniti na način da se propiše:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- na koji način se određuje koeficijent utjecaja planiranog prihoda od stalnog kapaciteta na godišnjoj razini na ukupni planirani prihod od kapaciteta u regulacijskoj godini <math>t</math> (<math>k_{PG}</math>) te</li> <li>- obveza utvrđivanja i objave koeficijenta (<math>k_{PG}</math>), uz primjereno obrazloženje, i to barem 30 dana prije isteka roka kojeg operator transportnog sustava ima za podnošenje zahtjeva za određivanje tarifnih stavki u novom regulacijskom razdoblju.</li> </ul>
Članak 31.	<p>Predlažemo da se razina množitelja i sezonskih faktora izmijeni na način da se podigne na maksimalne dozvoljene iznose u skladu s Uredbom TAR, odnosno da cijena kratkoročnih proizvoda ni u kojem slučaju ne bude niža od cijena određenih primjenom trenutno važeće Metodologije, a kako bi se operatoru transportnog sustava omogućilo ostvarivanje sigurnih prihoda te spriječilo ugrožavanje njegovog poslovanja.</p> <p>Naime, mišljenja smo da su predloženi sezonski faktori neprimjereno niski i da će rezultirati daljnjim značajnim smanjenjem cijena kratkoročnih proizvoda (za više od 10% za sve vrste kratkoročnih proizvoda), što će imati negativan učinak na prihode operatera transportnog sustava. Za očekivati je da će daljnje smanjenje cijena kratkoročnih proizvoda dovesti do daljnjeg pada udjela prihoda od ugovaranja kratkoročnih proizvoda u ukupnom prihodu od ugovaranja kapaciteta, što će dodatno negativno utjecati na stabilnost poslovanja operatora transportnog sustava. Pri tome također treba napomenuti da su tako predložene cijene kratkoročnih proizvoda značajno niže od cijena drugih operatora transportnih sustava u okruženju (npr. Slovenija).</p>
Članak 32.	
Članak 33.	
Članak 34.	
Članak 35.	<p>Predlažemo brisati članak 35., iz razloga što je protivan članku 27. Zakona o tržištu plina (NN 18/18, 23/20) i Uredbi (EZ) br. 715/2009, i što je napisan nejasno, radi čega su moguća proizvoljna tumačenja i primjena, a što je protivno članku 29. st. 4. Zakona o energiji (NN 120/12, 14/14, 95/15, 102/15, 68/18), kojim je propisano da metodologija mora biti nepristrana i razvidna.</p> <p>Ukazujemo da je sukladno čl. 27. Zakona o tržištu plina (NN 18/18, 23/20) i sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 715/2009, operator transportnog sustava dužan osigurati jednake uvjete pristupa transportnom sustavu za sve korisnike. Stoga predlažemo Prijedlog Metodologije uskladiti s navedenim zakonskim obavezama operatora transportnog sustava, na način da se spriječi pogodovanje odnosno stavljanje pojedinih korisnika transportnog sustava u povoljniji položaj suprotno navedenim odredbama.</p> <p>Dodatno, predloženi članak ne uzima u obzir da korisnik terminala za UPP ne mora nužno biti i korisnik transportnog sustava te se ovakvom intervencijom narušava model rezervacija kapaciteta transportnog sustava, alokacija i obračuna naknada što će zahtijevati prilagodbu informacijskog sustava i dodatna financijska sredstva, a sve za situacije koje predstavljaju izuzeće i dovode u povlašteni položaj pojedine korisnike transportnog sustava koji ujedno ne moraju biti i korisnici terminala za UPP.</p>
Članak 36.	
Članak 37.	<p>a) Članak 37. stavak 3.</p> <p>Predlažemo u stavku 3. riječi „pravo korištenja kapaciteta“ zamijeniti riječima „kapacitet“.</p>

Naime, stavak 3. kako je predložen, protivan je članku 78. Mrežnih pravila transportnog sustava (NN 50/18, 31/19, 89/19, 36/20), kojim je propisano da prijenosom prava korištenja kapaciteta, prenositelj na stjecatelja prenosi samo to – pravo korištenja ugovorenog kapaciteta, dok prenositelj i dalje ostaje ugovorna strana ugovora o transportu plina i nositelj svih ostalih prava i obveza iz tog ugovora, uključujući i obvezu plaćanja naknade za korištenje transportnog sustava. Suprotno tome, prijenosom ugovorenog kapaciteta, na stjecatelja se prenose i obveze iz ugovora o transportu plina koja se odnose na kapacitet koji se prenosi, dakle i obveza plaćanja naknade za korištenje transportnog sustava koja se odnosi na predmetni kapacitet.

b) Članak 37. stavak 4. i 5.

Odredbe stavaka 4. i 5. članka 37. Prijedloga Metodologije su protivne članku 43. Zakona o energiji, koji propisuje da su energetske subjekti oslobođeni odgovornosti za štetu u slučaju nastupa više sile. Smanjenje iznosa naknade za korištenje transportnog sustava u takvim slučajevima, na način kako je predviđeno spornim odredbama Prijedloga Metodologije, zapravo predstavlja prebacivanje odgovornosti za višu silu na operatora transportnog sustava, iako je Zakonom o energiji on izriekom oslobođen takve odgovornosti, iz razloga što bi temeljem formule (opisa) umanjenja naknade za korištenje transportnog sustava kako je predviđeno spornim stavcima operator mogao doći u situaciju da iznos naknade kojeg korisnik mora platiti operatoru ima negativan predznak (-), tj. da operator mora platiti korisniku novčanu naknadu (kaznu) ovisno o tome koliko traje krizno stanje/izvanredna situacija/poremećaj, iz razloga što su iznosi naknade za korištenje transportnog sustava na dnevnoj razini veći od iznosa naknada za korištenje transportnog sustava na mjesečnoj/godišnjoj razini.

U praksi bi takva odredba mogla dovesti do situacije u kojoj bi u zimskim mjesecima tijekom proglašenog kriznog stanja uzrokovanog primjerice rusko-ukrajinskim sporom i prekida transporta uzrokovanog prekidom dobave plina, propisano umanjenje naknade za korištenje transportnog sustava dovelo do toga da nakon proteka 8 dana korisnik transportnog sustava ne bi uopće morao platiti predmetnu naknadu operatoru. Štoviše, u slučaju da krizno stanje potraje 30 dana operator transportnog sustava bio bi dužan korisniku isplatiti iznos 3,5 puta veći od naknade za kapacitet interkonekcije ugovoren (kao kombinacija godišnjih i kratkoročnih proizvoda). Pri tome, treba dodati da je riječ o situaciji u kojoj do prekida usluge transporta plina nije došlo uslijed toga što operator bilo svojim, bilo vanjskim djelovanjem nije u mogućnosti pružiti uslugu, nego uslijed toga što nema plina koji bi se transportirao.

Stoga predlažemo brisati dio odredbe koji glasi „uslijed nastalog kriznog stanja, u izvanrednim situacijama i poremećajima koji mogu imati za posljedicu opasnost za život i zdravlje ljudi, nastanak materijalne štete i onečišćenje okoliša, kao i“ iz stavka 4. i 5. članka 37. Prijedloga Metodologije.

Dodatno, radi gore opisanih razloga smatramo da nije opravdano niti da se na način predviđen stavcima 4. i 5. članka 37. Prijedloga Metodologije obračunava naknada za korištenje transportnog sustava u slučaju planiranih radova, kao i u slučaju svih neplaniranih radova za koje ne postoji krivnja operatora transportnog sustava ili se obavljaju zbog više sile. Naime, korisnici su unaprijed obaviješteni o planu obavljanja planiranih radova i oni zakupom kapaciteta pristaju da transportni sustav neće biti raspoloživ za vrijeme obavljanja planiranih popravaka, a operator ima temeljem članka 29. Zakona o tržištu plina pravo prekinuti odnosno ograničiti transport plina radi planiranog održavanja i rekonstrukcije transportnog sustava. Stoga bi bilo nepravilno, a i protivno članku 29. Zakona o tržištu plina, Prijedlogom Metodologije kao općim aktom koji je po pravnoj snazi niži od Zakona o tržištu plina, staviti operatora transportnog sustava u situaciju da u slučaju planiranog održavanja mora plaćati naknadu (kaznu) korisnicima prema formuli iz stavaka 4. i 5. članka 37. Isto tako bi bilo nepravilno da operator mora plaćati korisnicima naknadu (kaznu) u slučaju bilo kojih neplaniranih popravaka koje nije skrivio operator, nego treća osoba, kao i u slučaju da su neplanirani popravci prouzročeni višom silom. U svim takvim situacijama operator mora primiti od korisnika puni iznos naknade za korištenje transportnog sustava.

Stoga predlažemo izmijeniti stavke 4. i 5. i dodati novi stavak 6. članka 37. tako da glase kako slijedi:

„(4) U slučaju da operator zbog izvođenja neplaniranih radova, a koje je skrivio operator, slijedom kojih je onemogućen rad odnosno raspoloživost transportnog sustava u cijelosti ili u dijelu, radi onemogućenog rada odnosno nerasporedivosti relevantnog dijela transportnog sustava korisniku ne pruži uslugu transporta plina za ugovoreni stalni ili prekidivi kapacitet na godišnjoj, tromjesečnoj i/ili mjesečnoj razini, a tako izazvan prekid pružanja usluge traje najmanje 24 uzastopna sata, naknada za korištenje transportnog sustava, koja se prema stavku 1. ovoga članka obračunava za tog korisnika, umanjuje se za iznos naknade za korištenje transportnog sustava koja bi se za razdoblje prekida pružanja usluge obračunala da je isti kapacitet transportnog sustava ugovoren na dnevnoj razini.“

	<p>(5) U slučaju da operator zbog izvođenja neplaniranih radova, a koje je skrivio operator, slijedom kojih je onemogućen rad odnosno raspoloživost transportnog sustava u cijelosti ili u dijelu, radi onemogućenog rada odnosno neraspoloživosti relevantnog dijela transportnog sustava korisniku ne pruži uslugu transporta plina za ugovoreni stalni ili prekidivi kapacitet na dnevnoj razini, a tako izazvan prekid pružanja usluge traje najmanje jedan sat, za obračun i račun iz stavka 1. ovoga članka koristi se ugovoreni kapacitet transportnog sustava na dnevnoj razini umanjen proporcionalno broju sati prekida u tom plinskom danu.</p> <p>(6) U slučaju da operator zbog izvođenja planiranih radova ili neplaniranih radova, koje neplanirane radove nije skrivio operator, a slijedom kojih je onemogućen rad odnosno neraspoloživost transportnog sustava u cijelosti ili u dijelu, radi onemogućenog rada odnosno neraspoloživosti relevantnog dijela transportnog sustava korisniku ne pruži uslugu transporta plina za ugovoreni kapacitet, korisnik je obvezan plaćati naknadu za korištenje transportnog sustava u cjelokupnom ugovorenom iznosu.“</p>
<p>Članak 38.</p>	<p>Predlažemo brisati stavak 3.</p> <p>Naime, sukladno stavku 2. članka 38. Prijedloga Metodologije te članku 5. Prijedloga Izmjena i dopuna Metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za prihvata i otpremu ukapljenog prirodnog plina ( Prijedlog Metodologije za UPP), prijedlog iznosa naknade za sigurnost opskrbe izrađuje i podnosi operator terminala za UPP, a ne operator transportnog sustava, koji taj prijedlog samo prosljeđuje Agenciji. Iznos naknade određuje Agencija odlukom, pri čemu operator transportnog sustava istu samo treba iskazati na računu. Stoga smatramo da način izračuna iznosa predmetne naknade treba biti propisan u Prijedlogu Metodologije za UPP, a ne u Prijedlogu Metodologije.</p> <p>Također, predlažemo stavak 6. izmijeniti na način da glasi:</p> <p>„Naknadu za sigurnost opskrbe obračunava i prikuplja operator, te iskazuje kao zasebnu stavku na ispostavljenom jedinstvenom računu iz članka 37. stavka 1. ove Metodologije, za svakog pojedinog korisnika za pojedini mjesec. Primljenu naknadu za sigurnost opskrbe naplaćenu od korisnika, operator prosljeđuje u korist operatora terminala za UPP.“</p> <p>Naime, mišljenja smo da je potrebno pojasniti da će operator transportnog sustava isplatiti operatoru terminala za UPP, samo onu naknadu koju je stvarno naplatio od korisnika – ako korisnik nije platio naknadu za sigurnost opskrbe, operator transportnog sustava istu ne može isplatiti operatoru terminala UPP.</p> <p>Nadalje, člankom 38. stavkom 7. Prijedloga Metodologije, predviđena je obveza OTS-a da ugovor koji je dužan sklopiti s operatorom terminala za UPP, a kojim se detaljno uređuju pitanja oko prikupljanja, naplate i isplate predmetne naknade, dostavi Agenciji prije početka godine za koju se ugovor sklapa. Mišljenja smo da je sklapanje predmetnog ugovora nije moguće prije donošenja odluke Agencije kojom se uopće određuje naknada, a koju Agencija donosi do 15. prosinca. Stoga smatramo da je rok za dostavu ugovora prekratak te predlažemo da se odredba izmijeni na način da se propiše da će operatori predmetni ugovor sklopiti nakon što Agencija donese odluku o određivanju naknade za sigurnost opskrbe te da se u skladu s time utvrdi i primjereni rok za dostavu ugovora Agenciji.</p> <p>Zaključno, vezano uz predloženo uređenje naknade za sigurnost opskrbe, upućujemo i na primjedbe iznesene u okviru savjetovanja o Prijedlogu Metodologije za UPP.</p>
<p>Članak 39.</p>	<p>Predlažemo promijeniti članak 39. na način da je operator dužan podnijeti zahtjev za određivanje, odnosno izmjenju tarifnih stavki 30 dana nakon što Agencija odredi faktor X, koeficijent varijabilnosti prinosa dionica operatora u odnosu na prosječnu varijabilnost prinosa tržišnog portfelja (<math>\beta</math>) i premiju na tržišni rizik (<math>rm-rf</math>).</p> <p>S tim u vezi upućujemo na primjedbe uz članak 16. Prijedloga Metodologije.</p>

	<p>Takoder, u alineji 5. članka 39. Prijedloga Metodologije, predlažemo brisati riječi „Tablicu 5. Planirana količina plina na izlazima iz transportnog sustava, razrađeno po homogenim skupinama točaka“.</p> <p>Naime, budući da se Prijedlogom Metodologije više ne predviđa naknada za količinu, niti iz teksta Prijedloga Metodologije proizlazi da bi se podaci o planiranoj količini plina na izlazima iz transportnog sustava, razrađeno po homogenim skupinama točaka koristili kao jedan od pokazatelja/parametara za izračun elemenata predviđenih Prijedlogom Metodologije, mišljenja smo da uvođenje obveze dostavljanja podataka iz Tablice 5. predstavlja nepotrebno i prekomjerno administrativno opterećenje.</p>
Članak 40.	Predlažemo iz alineje 2. brisati riječi „Tablicu 5. Planirana količina plina na izlazima iz transportnog sustava, razrađeno po homogenim skupinama točaka“ zbog razloga navedenih u primjedbi uz članak 39. Prijedloga Metodologije.
Članak 41.	
Članak 42.	
Članak 43.	
Članak 44.	
Članak 45.	
Članak 46.	
Članak 47.	<p>Članak 47. Prijedloga Metodologije je protivan članku 29. st. 4. Zakona o energiji (NN 120/12, 14/14, 95/15, 102/15, 68/18), kojim je propisano da metodologija mora biti nepristrana i razvidna, iz razloga što početak trećeg regulacijskog razdoblja nije niti određen, a niti odrediv, jer niti jednom odredbom Prijedloga Metodologije nije određeno kada je Agencija dužna donijeti odluku o iznosu tarifnih stavki za treće regulacijsko razdoblje. Stoga predlažemo da se odredba izmijeni na način da se razvidno definira kada će započeti treće regulacijsko razdoblje.</p> <p>U pogledu stavka 1. i datuma početka trećeg regulacijskog razdoblja upućujemo na komentar iznesen uz članak 53. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Dodatno, u pogledu trajanja trećeg regulacijskog razdoblja, upućujemo na komentar iznesen uz članak 6. Prijedloga Metodologije.</p>
Članak 48.	<p>Predlažemo stavak 2. izmijeniti na način da isti bude razumljiv.</p> <p>Naime predložena formulacija nije jasna.</p>
Članak 49.	<p>Vidjeti prijedlog i komentar uz članak 18. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Člankom 49. st. 3. Prijedloga Metodologije, se nezakonito ukida stečeno pravo operatora transportnog sustava da Agencija 2021. godine provede redovnu reviziju dozvoljenih prihoda za 2020. godinu, a koje pravo je operator stekao temeljem članka 50. trenutno važeće Metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina.</p> <p>Izvjesno je da će operator transportnog sustava u 2020. godini ostvariti gubitak, sa čime je upoznao i Agenciju, te je operator imao legitimna očekivanja da će temeljem članka 50. trenutno važeće</p>



	<p>Metodologije (NN 48/18, 58/18) ostvariti nadoknadu tog gubitka u idućem (trećem) regulacijskom razdoblju. Odredbom članka 49. stavka 3. Prijedloga Metodologije operatoru se ukida odnosno oduzima stečeno pravo da u trećem regulacijskom razdoblju ostvari nadoknadu akumuliranog gubitka iz 2020. godine, te mu se nameće obveza da snosi teret akumuliranog gubitka iz 2020. godine još narednih 6 godina (do 2026. godine).</p> <p>Slijedom navedenog, odredba članka 49. stavka 3. Prijedloga Metodologije je protivna načelu zaštite stečenih prava, te protivna članku 90. Ustava Republike Hrvatske koji zabranjuje povratno djelovanje zakona i drugih propisa i povratno ukidanje već stečenih prava temeljem važećih propisa.</p> <p>Stoga predlažemo da se članak 49. stavak 3. Prijedloga Metodologije briše te da se članak 49. stavak 1. izmijeni kako slijedi:</p> <p>„(1) Iznimno od članka 18. ove Metodologije, u regulacijskoj godini 2021. (T+3) Agencija provodi redovnu reviziju dozvoljenih prihoda za prethodne godine regulacijskog razdoblja 2017., 2018., 2019. i 2020. te utvrđuje razliku između revidiranih dozvoljenih prihoda (DP) i ostvarenih prihoda (P) u prethodnim godinama regulacijskog razdoblja 2017., 2018., 2019. i 2020. koja se raspodjeljuje na godine trećeg regulacijskog razdoblja.“</p> <p>Dodatno, nužno je propisati da se u prvoj godini trećeg regulacijskog razdoblja iznosu razlike između dozvoljenih i ostvarenih prihoda iz drugog regulacijskog razdoblja dodaje „dio razlike koji se dodaje u izračun dozvoljenog prihoda za regulacijsku godinu 2021.“ kako je izračunat temeljem redovne revizije drugog regulacijskog razdoblja.</p>
Članak 50.	<p>Stavak 1 predlažemo promijeniti na način da je operator dužan podnijeti zahtjev za izmjenu tarifnih stavki 30 dana nakon što regulator odredi i objavi faktor X, koeficijent varijabilnosti prinosa dionica operatora u odnosu na prosječnu varijabilnost prinosa tržišnog portfelja (<math>\beta</math>) i premiju na tržišni rizik (<math>rm-rf</math>), ali ne prije 15. kolovoza 2020. godine, kada je provedena godišnja raspodjela kapaciteta transportnog sustava i kada su poznati zakupi kapaciteta za veći dio godine T sljedećeg regulacijskog razdoblja.</p> <p>U protivnom, ukoliko se ne izmijeni predmetna odredba kako se ovdje predlaže, operatoru transportnog sustava neće biti moguće podnijeti zahtjev za izmjenu tarifnih stavki jer neće raspolagati svim podacima.</p>
Članak 51.	
Članak 52.	<p>Odredba članka 52. Prijedloga Metodologije je nezakonita, jer je protivna članku 94. stavku 6. Zakona o tržištu plina (NN 18/18, 23/20) i članku 21. Jedinstvenih metodološko-nomotehnička pravila za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (NN 74/15), koja se odgovarajuće primjenjuju i na donošenje drugih općih akata.</p> <p>Vrijeme do kad se primjenjuju članci 32. do 39. trenutno važeće Metodologije (NN 48/18, 58/18) nije ni određeno, niti određivo, već je ostavljeno u cijelosti na proizvoljnu odluku Agencije, jer u Prijedlogu Metodologije nije nigdje regulirano kada će Agencija donijeti odluku o iznosu tarifnih stavki za transport plina za treće regulacijsko razdoblje, a kojim trenutkom započinje treće regulacijsko razdoblje.</p> <p>Vezano uz nezakonitost određivanja datum početka trećeg regulacijskog razdoblja upućujemo na komentar iznesen uz članak 53. Prijedloga Metodologije.</p> <p>Stoga predlažemo da se odredba članka 52. izmijeni na način da jasno i precizno regulira do kada se primjenjuju članci 32. do 39. trenutno važeće Metodologije (NN 48/18, 58/18).</p>
Članak 53.	<p>Odredba o stupanju na snagu Metodologije je nezakonita, jer je protivna članku 94. stavku 6. Zakona o tržištu plina (NN 18/18, 23/20) i članku 21. Jedinstvenih metodološko-nomotehnička pravila za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (NN 74/15), koja se odgovarajuće primjenjuju i na donošenje drugih općih akata.</p>

	<p>Vrijeme stupanja Metodologije na snagu nije ni određeno, niti određivo, već je ostavljeno u cijelosti na proizvoljnu odluku Agencije, jer u Prijedlogu Metodologije nije nigdje regulirano kada će Agencija donijeti odluku o iznosu tarifnih stavki za transport plina za treće regulacijsko razdoblje, a kojim trenutkom započinje treće regulacijsko razdoblje.</p> <p>Vežano uz određivanje stupanja na snagu metodologije prvog dana od dana objave u „Narodnim novinama“, skrećemo pažnju da je člankom 94. stavkom 6. Zakona o tržištu plina (NN 18/18, 23/20) izriječno propisano da je Agencija dužna metodologiju utvrđivanja iznosa tarifnih stavki objaviti u „Narodnim novinama“ i na svojim mrežnim stranicama najmanje 15 dana prije početka njezine primjene od strane operatora transportnog sustava. Stoga predlažemo članak 53. Prijedloga Metodologije uskladiti sa obvezujućim odredbama Zakona o tržištu plina.</p> <p>Nadalje, u pogledu vezanja stupanja na snagu odredbi članka 31. do 37. Prijedloga Metodologije uz početak trećeg regulacijskog razdoblja, pri čemu se niti Prijedlogom Metodologije niti ijednim drugim propisom ne određuje kada treće regulacijsko razdoblje započinje, ukazujemo da je opći ustavni zahtjev da zakon, a tako i podzakonski propis mora stupiti na snagu točno određenog dana. Propisivanje stupanja na snagu odredbi članka 31. do 37. Prijedloga Metodologije, kako je predviđeno člankom 53. iste, rezultira situacijom u kojoj adresati i obveznici primjene predmetnog propisa ne znaju, niti mogu znati kada predmetni propis stupa na snagu i od kada se primjenjuje. Naime, iako se stupanje na snagu propisa može vezati uz nastup određenog događaja, u konkretnom slučaju je taj događaj – početak trećeg regulacijskog razdoblja, odredbom članka 47. stavka 1. Prijedloga Metodologije, vezan uz nastup nekog drugog događaja - uz stupanje na snagu odluke o iznosu tarifnih stavki upravo za to treće regulacijsko razdoblje, a pri čemu nastup tog događaja uopće nije reguliran. Dakle, riječ je o svojevrsnoj kružnoj definiciji u kojoj se iz jedne odredbe upućuje na drugu, kojom se upućuje na treću odredbu (u posve različitom pravnom aktu koji još nije ni donesen!), a rezultat je potpuna nemogućnost za adresata Prijedloga Metodologije da utvrdi i zna kada metodologija, koju je on obavezan primjenjivati, zapravo stupa na snagu i od kada se primjenjuje.</p> <p>Stoga je takva odredba nerazumljiva, neodređena i neodređiva, netransparentna te protivna temeljnim pravnim načelima pravne sigurnosti i legitimnih očekivanja.</p> <p>Datum stupanja na snagu i početka primjene Metodologije mora biti nomotehnički jasno i precizno formuliran odnosno određen, sukladno članku 21. Jedinstvenih metodološko-nomotehnička pravila za izradu akata koje donosi Hrvatski sabor (NN 74/15), koji uvjet nije ispunjen u pogledu Prijedloga Metodologije.</p> <p>Slijedom navedenog, predlažemo da se odredba članka 53. izmijeni na način da jasno i precizno regulira kada stupaju na snagu odredbe članka 31. do 37. Prijedloga Metodologije.</p>
PRILOG 1.	
PRILOG 2.	