

REZULTATI JAVNOG SAVJETOVANJA

Prijedlog Izmjena Metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina

(javno savjetovanje provedeno od 7. studenoga do 23. studenoga 2025.)

Korištene kratice:

HERA, Agencija - Hrvatska energetska regulatorna agencija
 ACER – EU Agency for the Cooperation of Energy Regulators
 Uredba TAR - Uredbe (EU) 2017/460 o uspostavljanju mrežnih pravila o usklađenim strukturama transportnih tarifa za plin
 Metodologija - Metodologija utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina
 OTS – operator transportnog sustava
 UPP – ukapljeni prirodni plin

Članak	Podnositelj prijedloga	Prijedlozi i primjedbe	Prihvaćeno / Obrazloženo /Nije prihvaćeno	Obrazloženje
Načelne primjedbe	Anonimno	U odnosu na članak 6. Metodologije kojim se regulacijsko razdoblje definira kao razdoblje od 5 godina, a kao što smo prethodno već isticali u nekoliko navrata, u javnom savjetovanju o prijedlogu metodologije za utvrđivanje referentne cijene transportnih usluga sukladno članku 26. Uredbe TAR, kao i tijekom ranijih javnih savjetovanja o izmjenama Metodologije, smatramo da je riječ o neprimjereno dugom trajanju regulacijskog razdoblja za hrvatske uvjete plinskog poslovanja i način regulacije usluge transporta plina, a posebice uzevši u obzir recentna zbivanja proteklih godina koja su utjecala i još uvijek utječu kako na korištenje transportnog sustava tako i na ekonomske i financijske uvjete, porast operativnih troškova poslovanja i ostale parametre u izračunu dozvoljenog prihoda, a odnose se i vrijede za cijelo regulacijsko razdoblje. Konačno, u prilog navedenom zaključku govori i činjenica da je tijekom trenutnog i prethodnih regulacijskih razdoblja, zbog promijenjenih okolnosti bilo potrebno više puta provoditi izvanrednu reviziju dozvoljenih prihoda, a što bi se moglo izbjeći određivanjem regulacijskog razdoblja u kraćem trajanju, koje bi omogućilo veću fleksibilnost i lakšu prilagodbu trenutnim okolnostima na tržištu plina. Nadalje, u odnosu na članak 15. Metodologije kojim se uređuje primjena „<i>analize ekonomske efikasnosti</i>“ u utvrđivanju opravdane vrijednosti dugotrajne imovine operatora, smatramo nužnim još jednom ponoviti primjedbe koje ističemo od stupanja na snagu sporne odredbe. Naime, u Metodologiji se koristi sporni koncept „<i>Utvrdjivanja opravdane vrijednosti dugotrajne materijalne imovine analizom ekonomske efikasnosti</i>“ primjenom pokazatelja iskorištenosti kapaciteta transportnog sustava, koji u konačnici dovodi do smanjenja vrijednosti imovine. Međutim, s obzirom da operator transportnog sustava, razvoj i izgradnju transportnog sustava odnosno ulaganja u imovinu provodi u skladu s odrednicama Strategije energetskog razvoja Republike Hrvatske (dalje: Strategija) i na temelju planova razvoja plinskog transportnog sustava uz suglasnost nadležnog ministarstva i/ili Agencije, umanjenje vrijednosti imovine i amortizacije primjenom pokazatelja iskorištenosti kapaciteta transportnog sustava, na način kako to predviđa članak 15. Metodologije, nije opravdano. Detaljno obrazloženje u vezi navedenog spornog umanjjenja vrijednosti imovine, ██████████ u svibnju 2018., veljači 2019. i ponovno lipnju 2020., u postupcima javnih savjetovanja o prijedlozima metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina, kao i lipnju o.g., u posljednjem javnom savjetovanju sukladno članku 26. Uredbe TAR, te u rujnu o.g. u postupku Savjetovanja o unaprjeđenju metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za plinske infrastrukturne djelatnosti, a koja savjetovanja je provodila Agencija. Člankom 29. stavkom 3. Zakona o energiji („Narodne novine", broj 20/12, 14/14, 95/15, 102/15, 68/18) propisano je da se metodologija koja je dio tarifnog sustava temelji na opravdanim troškovima poslovanja, održavanja, zamjene, izgradnje ili rekonstrukcije objekata i zaštite okoliša te mora osigurati odgovarajući povrat na razumno uložena sredstva, a može se zasnivati na metodi poticajne regulacije ili nekoj drugoj metodi ekonomske regulacije. Isto tako člankom 17. Uredbe (EU) 2024/1789 o unutarnjem tržištu plina iz obnovljivih izvora, prirodnog plina i vodika propisano je da tarife ili metodologije koje se koriste za njihov izračun, koje primjenjuju operatori transportnih sustava, a odobravaju regulatorna tijela na temelju članka 78. stavka 7. Direktive (EU) 2024/1788, kao i tarife objavljene na temelju članka 31. stavka 1. te direktive, moraju biti transparentne, voditi računa o potrebi za cjelovitošću sustava i njegovom poboljšanju te odražavati stvarno nastale troškove, u mjeri u kojoj takvi troškovi odgovaraju troškovima učinkovitog i strukturno usporedivog operatora sustava te su transparentne, pri čemu obuhvaćaju primjerenu dobit od ulaganja.	<i>Obrazloženo</i> <i>Obrazloženo</i>	S obzirom da se navedene primjedbe odnose na elemente Metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina koji nisu bile predmet provedenog javnog savjetovanja, iste je HERA primila na znanje te će ih sagledati kod predlaganja promjene regulatornog okvira, odnosno kod budućeg unaprjeđenja metodologija utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za plinske infrastrukturne djelatnosti. Upravo akceptirajući značajne promjene koje su obilježile hrvatsko tržište plina u proteklim godinama, HERA je u razdoblju od 25. kolovoza do 14. rujna 2025. godine provela <i>Savjetovanje o unaprjeđenju metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za plinske infrastrukturne djelatnosti</i>, koje je, među ostalim, obuhvatilo i pitanje trajanja regulacijskog, odnosno tarifnog razdoblja. Zaprmljene primjedbe i prijedloge u okviru tog savjetovanja svakako ukazuju na potrebu unaprjeđenja i prilagodbe važeće metode regulacije novim tržišnim trendovima, a koju će HERA provesti u narednom razdoblju. Navedene primjedbe odnose se na elemente Metodologije koji nisu bile predmet provedenog javnog savjetovanja. Dodatno ukazujemo da pojam ekonomske efikasnosti, u regulatornom smislu, podrazumijeva razinu učinkovitosti korištenja ekonomskih resursa u obavljanju energetske djelatnosti transporta plina, a koja se treba odraziti na visinu dozvoljenog prihoda i tarifnih stavki. U dijelu kapitalnih troškova, tj. amortizacije i prinosa na regulirana sredstva uključenih u izračun iznosa tarifnih stavki, regulatorno prihvatljiva razina učinkovitosti korištenja ekonomskih resursa aproksimira se utvrđivanjem opravdane vrijednosti dugotrajne materijalne i nematerijalne imovine, i to s jedne strane analizom planiranih jediničnih troškova izgradnje i rekonstrukcije transportnog sustava koji su dio predloženog desetogodišnjeg plana razvoja transportnog sustava, te s druge strane analizom ekonomske efikasnosti postojeće imovine operatora. U međunarodnoj regulatornoj praksi priznato je nekoliko metoda utvrđivanja ekonomske efikasnosti postojeće imovine, od kojih je najraširenija usporedna analize troškova i učinkovitosti poslovanja operatora koja se temelji na nekoj od ekonometrijskih metoda (DEA, SFA, OLS, COLS) koje stavljaju u odnos ulazne faktore (troškovi) i izlazne faktore (kapaciteti, količine plina, kupci/korisnici), uzimajući u obzir i egzogene faktore (topologija mreže, specifičnosti poslovanja pojedinog operatora). Osim metode usporedne analize, za utvrđivanje opravdane razine ekonomske efikasnosti postojeće imovine primjenjuju se i metode temeljene na tekućem troškovnom računovodstvu, kao što je metoda optimiziranog zamjenskog troška kojom se određuje zamjenska vrijednost mreže koja je optimalna za pružanje iste razine usluge, odnosno transporta plina. U tom smislu, kao jedan od ključnih parametara određivanja optimiziranog zamjenskog troška je stupanj iskorištenosti transportnog sustava.

Članak	Podnositelj prijedloga	Prijedlozi i primjedbe	Prihvaćeno / Obrazloženo /Nije prihvaćeno	Obrazloženje
		Operator transportnog sustava je cjelokupnu svoju imovinu stekao provodeći svoje zakonske obveze vezane za odrednice iz Strategije (što konstatira i HERA na stranici 34. Savjetovanja o prijedlogu metodologije za utvrđivanje referentne cijene plinskih transportnih usluga sukladno članku 26. Uredbe (EU) 2017/460 o uspostavljanju mrežnih pravila o usklađenim strukturama transportnih tarifa za plin i na stranicama 26. i 27. Odluke o elementima metodologije za utvrđivanje referentne cijene plinskih transportnih usluga u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/460 od 16. ožujka 2017. o uspostavljanju mrežnih pravila o usklađenim strukturama transportnih tarifa za plin, Klasa: 391-21/24-01/3, Urbroj: 371-04-25-29, na temelju koje se provodi ovo savjetovanje), kao temeljnog akta kojim se utvrđuje energetska politika i planira energetski razvitak, a kojeg na prijedlog Vlade Republike Hrvatske donosi Hrvatski sabor, i provodeći planove razvoja plinskog transportnog sustava donesene uz suglasnost nadležnog ministarstva ili Agencije, a iz čega je razvidno da su sva sredstva uložena razumno i opravdano. Stoga je naknadno utvrđivanje takvih ulaganja neopravdanima ili nerazumno uloženima, u suprotnosti sa službenim odlukama nadležnih državnih tijela i same Agencije te ozbiljno dovodi u pitanje buduće postupanje operatora u provedbi utvrđenih politika i odluka nadležnih tijela. Pored gore navedenog, članak 15. Metodologije uvodi parametar ekonomske opravdanosti, koji prilagođava neto knjigovodstvenu vrijednost dijela regulirane imovine proporcionalno stopi iskorištenosti izlaznih točaka transportnog sustava. Međutim, iako Uredba (EU) 2024/1789 zahtjeva korištenje referentnih vrijednosti učinkovitosti tijekom određivanja tarifa kako bi se izbjeglo financiranje neučinkovitosti, stopa iskorištenosti plinskih mreža ne ovisi izravno o učinku operatora transportnog sustava i kao takva smatra se izvan dosega utjecaja operatora transportnog sustava. U tom smislu, ovdje smatramo nužnim još jednom ukazati i na mišljenje ACER-a od 08.08.2025. o provedenom javnom savjetovanju sukladno članku 26. Uredbe TAR, u kojem ACER također iznosi sumnje u to da primjena faktora učinkovitosti koji se temelji na stopi iskorištenosti izlaza iz transportnog sustava, omogućava da dozvoljeni prihod koji se ostvaruje kroz tarife doista odražava troškove operatora te poziva Agenciju da osigura da primjena navedenog faktora učinkovitosti ne dovede do kršenja članka 17. stavka 1. Uredbe (EU) 2024/1789. ACER jasno navodi da „<i>Iako Uredba (EU) 2024/1789 zahtijeva korištenje mjerenja učinkovitosti tijekom određivanja tarifa kako bi se izbjeglo financiranje neučinkovitosti, stopa iskorištenosti plinskih mreža ne ovisi izravno o učinku operatora transportnog sustava i kao takva smatra se izvan dosega utjecaja operatora transportnog sustava</i>“. Slijedom svega navedenog mišljenja smo da Metodologija utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za transport plina nije usklađena sa Zakonom o energiji i Uredbom (EU) 2024/1789 te predlažemo da se članak 15. Metodologije izmijeni bez daljnjeg odlaganja, na način koji će osigurati punu usklađenost sa relevantnim hrvatskim zakonom i propisima Europske unije i omogućiti operatoru da ostvari svoje zakonsko pravo na odgovarajući povrat razumno uloženih sredstava. U odnosu na članak 35. Metodologije kojim se propisuje posebna iznimka u primjeni tarifnih stavki za transport u slučaju „<i>povećane otpreme prirodnog plina u transportni sustav iz terminala za ukapljeni prirodni plin</i>“, predlažemo brisati navedenu odredbu. Navedena odredba je diskriminirajuća u odnosu na korisnike transportnog sustava koji ne koriste kapacitet na ulazu iz terminala za UPP, predstavlja administrativno opterećenje operatoru terminala za UPP i operatoru transportnog sustava te umanjuje prihod operatoru transportnog sustava, [REDACTED], a što je za korisnike terminala za UPP zanemariv iznos u odnosu na vrijednost plina predanog u transportni sustav. Ukazujemo da je sukladno čl. 27. Zakona o tržištu plina (NN 18/18, 23/20) i sukladno odredbama Uredbe (EU) 2024/1789, operator transportnog sustava dužan osigurati jednake uvjete pristupa transportnom sustavu za sve korisnike. Stoga predlažemo Metodologiju 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. Zaključno, pored gore navedenih najvažnijih primjedbi, smatramo da je Metodologiju nužno uskladiti i s ostalim primjedbama i prijedlozima dostavljenima Agenciji u rujnu o.g. u postupku Savjetovanja o unaprjeđenju metodologije utvrđivanja iznosa tarifnih stavki za plinske infrastrukturne djelatnosti, a koja savjetovanja je provodila Agencija.	<i>Nije prihvaćeno</i> <i>Obrazloženo</i> <i>Obrazloženo</i>	Potrebno je naglasiti da HERA, kao regulatorno tijelo, ima obvezu i odgovornost provođenja sustava reguliranog nadzora i poticanja ekonomske efikasnosti energetskih subjekata, posebice onih energetskih djelatnosti koje se obavljaju kao javne usluge i koje su od javnog interesa. S druge strane, OTS je prema zakonima koji uređuju tržište plina, dužan planirati investicije koje osiguravaju dugoročnu sposobnost transportnog sustava u osiguranju razumne potrebe za transportom plina, uzimajući u obzir sigurnost opskrbe plinom. Slijedom navedenog, OTS je dužan razumno ulagati u razvoj transportnog sustava, dok je HERA u skladu s ovlastima dužna provjeravati i utvrđivati opravdanost uloženih sredstava. ACER je izvršio propisanu analizu dokumentacije savjetovanja sukladno članku 27. Uredbe 2017/460 u pogledu provjere jesu li objavljene sve relevantne informacije iz članka 26. stavka 1. te ispunjava li predložena metodologija zahtjeve utvrđene u članku 4. i 7. Uredbe 2017/460. Prema dostavljenoj i objavljenoj analizi ACER-a, predložena metodologija usklađena je s Uredbom 2017/460, u skladu je sa zahtjevima o transparentnosti, nediskriminaciji, sprječavanju neprimjerenog unakrsnog subvencioniranja, količinskom riziku i omogućavanju prekogranične trgovine navedenima u članku 7. Uredbe 2017/460. Dodatno, preporuka ACER-a je da HERA, kod primjene ekonomske efikasnosti i određivanja dozvoljenog prihoda za godine narednog, četvrtog regulacijskog razdoblja, vodi računa da iznosi tarifnih stavki za transport plina odražavaju stvarno nastale troškove, uključujući i odgovarajući povrat ulaganja operatora, u mjeri u kojoj takvi troškovi odgovaraju troškovima učinkovitog i strukturno usporedivog operatora sustava. Kao smjernicu za navedenu preporuku, ACER je ukazao na obveznu provedbu usporedbe učinkovitosti između operatora transportnih sustava, kako je propisano člankom 19. stavkom 2. Uredbe (EU) 2024/1789 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o unutarnjem tržištu plina iz obnovljivih izvora, prirodnog plina i vodika, o izmjeni uredbi (EU) br.1227/2011, (EU) 2017/1938, (EU) 2019/942 i (EU) 2022/869 i Odluke (EU) 2017/684 te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 715/2009, a čiji se rezultati očekuju u 2027. godini. Navedene primjedbe odnose se na odredbe Metodologije koji nisu bile predmet provedenog javnog savjetovanja. Odredbe članka 35. uvedene su radi tehničkih ograničenja terminala za UPP u odnosu na veličinu brodova za UPP kojima se UPP doprema na terminal, a koji najčešće nisu pod utjecajem korisnika terminala. Uz navedeno, operatoru se sva nedovoljna ubiranja prihoda u odnosu na dozvoljeni prihod reguliraju kroz Metodologijom propisane odredbe o reviziji dozvoljenog prihoda. Dodatno napominjemo kako HERA, u okviru ovog javnog savjetovanja a niti ranije, nije zaprimila primjedbe i prijedloge izmjene odredbi članka 35. Metodologije od strane korisnika transportnog sustava niti od operatora terminala za UPP. Zaprimljene primjedbe i prijedloge u okviru tog savjetovanja svakako ukazuju na potrebu unaprjeđenja i prilagodbe važeće metode regulacije novim tržišnim trendovima, a koju će HERA provesti u narednom razdoblju.

Članak	Podnositelj prijedloga	Prijedlozi i primjedbe	Prihvaćeno / Obrazloženo /Nije prihvaćeno	Obrazloženje
Članak 1.	Anonimno	Operator plinskog transportnog sustava obvezan je osigurati sigurnu i pouzdanu opskrbu plinom sukladno odredbama definiranim u zakonima i podzakonskim aktima koji uređuju tržište plina. Dosadašnja iskustva u primjeni metodologije za određivanje tarifa kod operatora plinskih sustava (gdje je Agencija do sada odbila gotovo sve zahtjeve za određivanje tarifa operatora plinskih sustava) ukazuju da je metodologija i u postojećem obliku prekompleksna, te je upitna svrsishodnost uvođenja dodatnih elemenata za određivanje tarifnih stavki. Premda uvođenje koeficijenta utjecaja planiranog prihoda od stalnog kapaciteta na godišnjoj razini koji se utvrđuje zasebno za ulaze u transportni sustav i zasebno za izlaze iz transportnog sustava, može povećati točnost raspodjele dozvoljenog prihoda operatora kroz tarife za ulaze i izlaze iz transportnog sustava, ono će uvelike ovisiti o točnosti projekcije i izračuna koeficijenata koji se koriste kod izračuna tarifa. Ovdje želimo ukazati na pravomoćnu presudu Upravnog suda u Zagrebu od 4. listopada 2023. Posl. br. Usl-210/20-49, kojom Sud navodi da je temeljna svrha regulatora, pravilno i u skladu s pravilima struke koristiti sve elemente koji mogu utjecati na izračun tarifnih stavki te da je Metodologija kreirana u cilju određenja što točnije projekcije poslovanja energetskih subjekata. Slijedom navedenog želimo ukazati da elementi korišteni kao podloga za donošenje ovih izmjena, a kako su utvrđeni Odlukom o elementima metodologije za utvrđivanje referentne cijene plinskih transportnih usluga u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/460 od 16. ožujka 2017. o uspostavljanju mrežnih pravila o usklađenim strukturama transportnih tarifa za plin (Klasa: 391-21/24-01/3, Urbroj: 371-04-25-29, od 7. studenoga 2025.; dalje: Odluka o elementima metodologije) i Odlukom o popustima, množiteljima i sezonskim faktorima za 2026. godinu (Klasa: 391-21/24-01/4, Urbroj: 371-04-25-8, od 7. studenoga 2025.; dalje: Odluka o popustima), nisu izrađeni u skladu s pravilima struke. U Odluci o elementima metodologije, na stranici 18. navodi se da Agencija planira koeficijent utjecaja planiranog prihoda od stalnog kapaciteta na godišnjoj razini ($k_{PG, kap}$) u iznosu od 0,9. Međutim, [REDACTED], nema niti jednog pokazatelja u prošlosti niti elemenata koji bi ukazivali da bi se takav iznos mogao ostvariti u budućnosti. U prilog navedenome govori i dosadašnje iskustvo - u razdoblju od 2017. do 2024. godine maksimalni $k_{PG, kap}$ u pojedinoj godini iznosio je 0,75, dok je prosječni iznosio 0,65. Osim toga, činjenica da je Agencija Odlukom o popustima sezonske faktore za mjesečne i dnevne negodišnje kapacitetne proizvode u zimskim mjesecima umanjila u odnosu na prije korištene, dodatno ukazuje da će se $k_{PG, kap}$ u narednom razdoblju dodatno umanjivati, a ne povećavati kako to projicira Agencija. Isto tako, smatramo nužnim ponovno ukazati da ni podaci iz Tablice 11. dokumenta Savjetovanja o prijedlogu metodologije za utvrđivanje referentne cijene plinskih transportnih usluga sukladno članku 26. Uredbe (EU) 2017/460 (dalje: Savjetovanje), a koji se u istom ili sličnom ponavljaju i u Odluci o elementima metodologije na stranici 17., nisu izrađeni u skladu s pravilima struke - na primjer za izlaze u Hrvatskoj za planirane ugovorene kapacitete za razdoblje 2026.-2030. navedeni su iznosi od 104.133 MWh/dan, dok su u prethodne dvije godine (2023. i 2024. godini; Tablica 5. i Tablica 6. dokumenta Savjetovanja) ugovoreni godišnji kapaciteti na izlazima u Hrvatskoj duplo manji od tako planiranog. Dodatno, opis podataka ne odgovara iznosima u tablici. Zaključno, ne čini se da će uvođenje novih elemenata za određivanje dozvoljenog prihoda pridonijeti nepristranosti i razvidnosti Metodologije, kako je propisano Zakonom o energiji. Umjesto uvođenja novih elemenata u Metodologiju, mišljenja smo da bi se trebalo poraditi na nepristranoj i razvidnoj primjeni postojeće Metodologije na način da njena primjena osigura operatoru prihod koji će omogućiti pokrivanje troškova poslovanja, održavanja, zamjenu, izgradnju ili rekonstrukciju objekata i zaštitu okoliša te osigurati odgovarajući povrat na razumno uložena sredstva.	<i>Nije prihvaćeno</i> <i>Obrazloženo</i> <i>Obrazloženo</i>	Predmetne odredbe predložene su s ciljem ujednačene raspodjele dozvoljenih prihoda s obzirom na evidentirane promjene u dinamici ugovaranja kapaciteta transportnog sustava na ulazima i izlazima, te kako bi utvrđivanje iznosa tarifnih stavki za transport plina pratilo navedenu dinamiku. Također, podnositelj primjedbi i navodi kako uvođenje koeficijenta utjecaja planiranog prihoda od stalnog kapaciteta na godišnjoj razini koji se utvrđuje zasebno za ulaze u transportni sustav i zasebno za izlaze iz transportnog sustava, može povećati točnost raspodjele dozvoljenog prihoda operatora kroz tarife za ulaze i izlaze iz transportnog sustava. Stoga HERA smatra opravdanim zadržavanje predloženih odredbi prema kojima se koeficijent utjecaja planiranog prihoda od stalnog kapaciteta na godišnjoj razini utvrđuje zasebno za ulaze u transportni sustav i zasebno za izlaze iz transportnog sustava. Napominjemo kako koeficijent ($k_{PG, kap}$) u iznosu 0,9, koji je korišten za izračun indikativnih referentnih prema <i>Odluci o elementima metodologije za utvrđivanje referentne cijene plinskih transportnih usluga u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/460 od 16. ožujka 2017. o uspostavljanju mrežnih pravila o usklađenim strukturama transportnih tarifa za plin</i> odražava udio prihoda od ugovorenog stalnog kapaciteta kako na godišnjoj, tako i na tromjesečnoj i mjesečnoj razini, odnosno odražava korištenje godišnjih i negodišnjih kapacitetnih proizvoda. Razlika do ukupnog iznosa dozvoljenog prihoda trebala bi se odnositi na ugovorene negodišnje standardne kapacitetne proizvode na dnevnoj i unutarnevnoj razini. U analizi zahtjeva na određivanje, odnosno promjenu iznosa tarifnih stavki za transport plina za četvrto regulacijsko razdoblje, 2026.-2030., koeficijent ($k_{PG, kap}$), a kako se i propisuje Izmjenama Metodologije, utvrđivat će se na temelju kapaciteta na godišnjoj razini, zasebno za ulaze u transportni sustav ($k_{PG, kap, U}$) i zasebno za izlaze iz transportnog sustava ($k_{PG, kap, I}$).