



Konzultační formulář

Consultation form

Konzultační dokument podle Článku 26 Nařízení Komise (EU) 2017/460 ze dne 16. března 2017, kterým se zavádí kodex sítě harmonizovaných struktur přepravních sazeb pro zemní plyn

Consultation Document in accordance with Article 26 of Commission Regulation (EU) 2017/460 of 16 March 2017 establishing a network code on harmonized transmission tariff structures for gas

Dotčený subjekt

Interested party

Regulační orgán Regulatory authority		Provozovatel distribuční soustavy Distribution system operator
Ministerstvo nebo vládní organizace Ministry and governmental institution		Provozovatel zásobníku plynu Storage system operator
Místní samospráva Municipality	X	Dodavatel plynu, obchodník Gas Supplier, Trader
Akademická sféra Academia		Zákazník Customer
Provozovatel přepravní soustavy Transmission system operator		Jiný Other

příslušné zařazení prosím označte X

please mark with X

Identifikace

Identification

Jméno právnické osoby Name of legal person	Pražská plynárenská, a.s.
Jméno a příjmení odesílatele Name and surname of the sender	
E-mailová adresa E-mail address	
Telefonní číslo Telephone number	
Datum Date	

Připomínky a podněty (v případě potřeby prosím přidejte další řádky)

Comments/initiatives (please add rows as needed)

Kapitola Chapter	Připomínky a podněty Comments and initiatives
9.1.1.	<p>Za hlavní nevýhodu načasování předložené konzultace považujeme nesoulad mezi datem uskutečnění konzultace v souladu s NC TAR a stanovením zásad regulace pro V. regulační období, a to až po ukončení konzultace. Konzultace vychází zejména z předpokladu stávajících zásad cenové regulace pro IV. regulační období, kdy lze vzhledem k velkým změnám v rezervovaných kapacitách a nemalým budoucím plánovaným investicím předpokládat možné změny v oblasti nastavení regulace, a to zejména:</p> <ul style="list-style-type: none">• V oblasti alokačního klíče tranzitní části přepravní soustavy pro využití pro vnitrostátní účely a pro tranzitní účely,• Nastavení regulace v oblasti nákladů na plyn (elektřinu) na pohon zejména v důsledku plánovaného projektu Capacity4Gas. <p>Naše připomínka/dotaz směřuje k dalšímu postupu nastavení cen v rámci V. regulačního období a následném promítnutí výsledných parametrů do stanovení jednotlivých cen přepravy plynu.</p> <p>Bude uskutečněna dodatečná konzultace, pokud by nastavení výše uvedeného mělo mít za důsledek větší změny oproti stávajícím předpokladům (respektive zda bude např. konzultace zásad regulace pro V. regulační období obsahovat aktualizovaný model pro stanovení cen podle NC TAR)?</p> <p>V dlouhodobém horizontu doporučujeme uskutečnění legislativních změn tak, aby termínově stanovení zásad regulace minimálně pro činnost přepravy plynu předcházelo, nebo ideálně bylo řešeno paralelně v rámci periodické konzultace k NC TAR.</p>
9.1.6.	<p>Podporujeme navrhovanou metodiku určování referenčních cen podle vzdálenosti, váženou podle kapacity (CWD) s optimalizovaným rozdělením výnosů na vstup/výstup, a to s navrhovaným rozdělením regulovaných výnosů mezi vstupní a výstupní body soustavy na úrovni 20,35 % vůči 79,65 % s tím, že riziková přírážka vyplývající z tranzitních rizik je alokována přímo na výstupní hraniční body. Díky kontrole rovnosti povolených a cílových výnosů vyplývajících z vypočtených cen oproti vstupním hodnotám je tak zaručena spravedlivá alokace nákladů mezi uživateli v rámci systému a mezi systémy.</p> <p>Podle našeho názoru by aplikace referenčního modelu s podílem výnosů vstup/výstup 50/50 vedla k porušení cílů NC TAR, a to zejména v oblasti spravedlivé alokace nákladů na uživatele v rámci systému a mezi systémy (uživatelé v rámci systému by v takovém případě nesli i rizikovou přírážku z tranzitních toků). Dále by byla narušena dlouhodobá stabilita cen v ČR bez jakéhokoliv nákladového odůvodnění. V takovém případě by došlo k růstu tarifu na vstupu do ČR na cca 255% stávajícího stavu, a tedy i zvýšení cenové úrovně n virtuálním prodejním bodě odhadem o 0,15-0,2 EUR/MWh s dopadem na všechny zákazníky v ČR.</p> <p>V případě zvýšení části výnosů vybíraných na vstupních bodech je zde vzhledem k možnosti uzavírat dlouhodobé rezervace kapacity za pevnou fixní cenu po dobu rezervace (a i vzhledem k historicky sjednaným kapacitám za fixní cenu) velké riziko nevýběru povolených výnosů na vstupních bodech (vzhledem k předpokládané rezervaci kapacity před razantním zvýšení ceny na vstupních bodech). Takové chybějící výnosy by pak minimálně z části musely hradit ostatní uživatelé a došlo by tak k porušení zásady nákladové alokace požadované NC TAR.</p>
9.1.6 a 19.1	Navrhovaná metodika implementace NC TAR (určování referenčních cen podle

<p>Kapacitní složka ceny za vstup/výstup zásobníků plynu</p>	<p>vzdálenosti, váženou podle kapacity (CWD) s optimalizovaným rozdělením výnosů na vstup/výstup) vede spolu s poskytnutím pouze základní slevy v minimální výši 50 % na vstupní/výstupní body zásobníků plynu k razantnímu růstu nákladu na přepravu z/do zásobníků plynu.</p> <p>Pro zjednodušení a další argumentaci jsme sečetli stávající cenu za vstup/výstup do zásobníku plynu (442,96 + 95,60 Kč/MWh/den/rok= 538,56 Kč/MWh/den/rok) a navrhovanou cenu pro rok 2020 (181,51 + 1527,98 Kč/MWh/den/rok= 1709,49 Kč/MWh/den/rok). Chápeme, že díky stanovení jednotného entry/exit splitu pro výpočet tarifů dochází zároveň i k „přehození“ stávající logiky tarifů mezi vstupním a výstupním bodem a tuto úpravu nerozporujeme a dále řešíme celkový dopad do nákladů.</p> <p>Navržené zvýšení celkového tarifu z 538,58 na 1709,49 Kč/MWh/den/rok znamená navýšení stávající ceny o 317 %. Při využití měsíčních smluv na rezervaci přepravní kapacity by se jednalo o zvýšení nákladů na přepravu z 1,74 Kč/MWh na 5,56 Kč/MWh, tedy o 3,79 Kč/MWh. Při připočtení navrhovaného navýšení u variabilní složky ceny pro rok 2020 z 0,05 na 0,35 Kč/MWh (včetně povolenky) se jedná o celkové navýšení 4,09 Kč/MWh. Pokud budeme uvažovat průměrnou cenu skladovací kapacity z aukcí ve výši 50 Kč/MWh, tvoří navrhované zvýšení ceny cca 8,2 %.</p> <p>Vzhledem k našim dlouhodobým smlouvám na rezervaci skladovací kapacity, a i smlouvám na straně prodeje zákazníkům by takové skokové navýšení mělo značně negativní dopad na naši společnost a postupně by se muselo i odrazit v cenách konečným zákazníkům. Vzhledem k možnosti poskytnutí vyšší slevy v rámci NC TAR nemohla naše společnost dopředu očekávat tak razantní zvýšení ceny přepravy do/z zásobníků plynu. Jsme toho názoru, že hlavním cílem NC TAR je cenová stabilita a transparentnost cen, a nikoliv skoková změna stávající úrovně cen, tato logika je v rámci konzultačního bodu zachována pro ostatní vstupní a výstupní body nikoliv však pro přístup do zásobníku plynu.</p> <p>Požadujeme navýšení úrovně slevy minimálně na 80% z následujících důvodů:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zachování cenové stability na přístup do zásobníku plynu v kontextu dosavadní podpory ERÚ při stanovení cen za přístup do zásobníků plynu, • Úspora investičních a provozních nákladů na straně přepravní soustavy, jelikož zásobníky snižují náklady na pokrytí zimních špiček potřeby zákazníků v ČR vzhledem k jejich relativní blízkosti k místu spotřeby oproti importu z bodu VIP Brandov, • Úspora investičních a provozních nákladů na diverzifikaci dodávek a pokrytí rizik při výpadku zásobování z hlavní trasy (toto riziko je dále posíleno tím, že naprostá většina plynu do ČR proudí, a bude proudit, jedním bodem – VIP Brandov), • Benchmarking slev v rámci konzultací NC TAR zcela jistě umožňuje slevu alespoň 75 %, • Otázka zvýšených nákladů na straně provozovatele přepravní soustavy při ukončení činnosti některých zásobníků plynu. <p>V případě, že ERÚ dojde k závěru, že je zapotřebí stávající cenu přepravy do/z zásobníku plynu oproti stávající úrovni zásadně zvýšit požadujeme rozložení takového nárůstu do celého navrhovaného období.</p>
<p>17.1.</p>	<p>V rámci kapitoly je řešen návrh na alokaci nákladů na základě průtoku plynu. Z údajů uvedených zejména v kapitole 17.1.1. je zřejmý řádový nárůst na náklady na pohon plynových/elektrických kompresních stanic, a to z jednotek desítek milionů Kč až na</p>

úroveň cca 2 miliard Kč. Je zřejmé, že nárůst takových nákladů bude mít (vyjma v přechodném bodě komentované změny cen za vstupní/výstupní bod zásobníku plynu) mnohem větší dopad na zvýšení nákladů než změny u kapacitní složky ceny.

Naše připomínky směřují 1) K hodnotě celkové výše alokovaných nákladů na průtok plynu
2) K alokaci nákladů na jednotlivé body přepravní soustavy.

1) Celková výše alokovaných nákladů na průtok plynu

Jsme si vědomi, že výše nákladů je velmi závislá na využití kapacity, zejména pak na výstupních hraničních bodech, kterou je velmi obtížné odhadnout. Přesto by však měla být prověřena (zajištěna a kontrolována) snaha provozovatele přepravní soustavy o optimalizaci takových nákladů za cenu investic, a ne pouze přenášení nákladů na uživatele přepravní soustavy (při 100% přenosu takových nákladů přímo na uživatele soustavy je toto klíčové).

Podle našeho názoru je zde zásadní, a ne zcela zodpovězená, otázka:

Je spotřeba plynu na pohon založena na obnově zejména nejdéle časově využívaných kompresorů na kompresních stanicích? Je zřejmé, že podstatnou část kompresorů tvoří poměrně staré 6 MW kompresory s nižší účinností, a tedy i vyšší spotřebou plynu (a tím pádem i povolenek) a tím pádem i vyššími náklady pro uživatele přepravní soustavy.

2) Alokace nákladů na jednotlivé body přepravní soustavy

Je zřejmé, že za zásadním nárůstem nákladů na plyn/elektřinu na pohon je zejména navýšení využití přepravní soustavy pro účely tranzitních toků. Spravedlivá alokace nákladů mezi jednotlivé body je tak klíčová pro zachování nákladovosti v souladu s cíli NC TAR.

Za zcela nepřijatelné bychom považovali rovnoměrnou alokaci veškerých nákladů na všechny průtok plynu – tedy stanovení jednotného poplatku za průtok za všechny výstupní body. Taková metodika by byla v rozporu s cíli NC TAR a byla by velmi nespravedlivá zejména k uživatelům zásobníků plynu a vnitrostátním zákazníkům.

Metodika navrhaná v rámci konzultace v kapitole 17.1.2 podle našeho názoru správně reflektuje, že náklady by měly být alokovány na základě převládajících směrů toků a vzdáleností, které vyvolávají jednotlivé typy přepravy. Je zcela logické, že průměrná přepravní vzdálenost pro vnitrostátní zákazníky je nižší než u tranzitu plynu, rovněž stanovení průměrné přepravní vzdálenosti v případě zásobníků plynu považujeme za nákladově správné.

Přestože navrženou metodiku v kapitole 17.1.2. považujeme teoreticky za správnou je podle našeho názoru třeba ověřit, že na uživatele v rámci systému nejsou alokovány vyšší náklady, než jim přísluší, a to vzhledem k alokačnímu klíči tranzitní soustavy pro vnitrostátní a pro tranzitní využití, což nás vede k následujícím otázkám:

- 1) Není správným klíčem pro alokaci nákladů na pohon kompresních stanic právě alokační klíč určující rozdělení aktiv, odpisů a nákladů tranzitní soustavy pro vnitrostátní a pro tranzitní využití?
- 2) Neměla by být detailně modelově zkoumána náročnost jednotlivých typů toků na míru tlakových ztrát, na jejímž základě by alokace nákladů na pohony plynu byla nejspravedlivější?

Požadujeme, aby výše uvedené bylo prověřeno ideálně v rámci této konzultace a nejpozději v rámci stanovení parametrů V. RO.