



Analýza potenciálních účinků nabídnutí nedostatečně využívané pevné kapacity podle čl. 14 nařízení č. 2022/2576

Provozovatel přepravní soustavy předkládá Energetickému regulačnímu úřadu v souladu s čl. 14 odst. 7 nařízení Rady (EU) č. 2022/2576 ze dne 19. prosince 2022 o posílení solidarity prostřednictvím lepší koordinace nákupu plynu, spolehlivých referenčních cen a přeshraničních výměn plynu (dále jen „**Nařízení**“) analýzu potenciálních účinků nabídnutí nedostatečně využívané pevné kapacity podle čl. 14 Nařízení (dále jen „**analýza**“).

Analýza současné dostupnosti a využití přepravních kapacit

a) Měsíční a denní kapacitní produkty

Nejvíce využívanými hraničními body české přepravní soustavy jsou dlouhodobě vstupní bod VIP Brandov a výstupní body Lanžhot a VIP Waidhaus. Na vstupním bodě VIP Brandov je nyní na měsíční a denní bázi dostupných více než 80 % celkové přepravní kapacity díky využití nástrojů uvolňování nevyužité kapacity, zejména vzdání se kapacity (capacity surrender), viz graf 1 (grafy 1 až 8 v příloze). Obdobné je to na výstupním bodě Lanžhot, viz graf 6, a na výstupním bodě VIP Waidhaus, viz graf 8.

I v případě, že ke vzdání se kapacity nedocházelo, dostupná pevná kapacita pro aukce krátkodobých kapacitních produktů by na výstupním bodě Lanžhot dosahovala cca 20 % technické kapacity a na vstupním bodě VIP Brandov a výstupním bodě VIP Waidhaus ještě více. Na daných bodech tak je na krátkodobé bázi dostupná kapacita dostatečná k pokrytí zájmu zákazníků o její rezervaci.

Na vstupních bodech VIP Waidhaus a Lanžhot, viz grafy 7 a 5, stejně jako na výstupním bodě VIP Brandov, viz graf 2, je zřejmé, že kapacita je dlouhodobě volná.

Jediným propojovacím bodem v České republice, kde na měsíční a denní bázi není v některých dnech dostatek přepravních kapacit je výstupní bod Český Těšín, viz graf 3. Tam ovšem evidentně dochází k téměř 100% využití zarezervovaných kapacit, viz graf 4, a nevyužitá kapacita pro případné uvolnění tam tím pádem není.

Provozovatel přepravní soustavy tedy neeviduje problém s nabídkou měsíčních a denních přepravních kapacit na vstupních a výstupních hraničních bodech v České republice.

b) Roční a čtvrtletní kapacitní produkty

S ohledem na zkušenost z předchozích měsíců a možné scénáře toků plynu v Evropě by k nedostatku volné přepravní kapacity mohlo za určitých okolností docházet zejména na výstupním bodě Lanžhot a případně i na vstupním bodě VIP Brandov, přičemž by se tento nedostatek týkal pouze ročních a čtvrtletních kapacitních produktů, nikoli tedy kapacitních produktů s kratší dobou trvání.

Dle zkušeností z předchozích ročních a čtvrtletních kapacitních aukcí a na základě indikací z trhu eviduje provozovatel přepravní soustavy zájem zejména o rezervaci kapacitních produktů s delší dobou trvání, které jsou mnohdy využívány pro účely zajištění bezpečnosti dodávek.

Pokud by však měly být v rámci procesu dle čl. 14 odst. 1 až 6 Nařízení přepravní kapacity stávajícím držitelům v určitých měsících odebrány a v aukcích nabídnuty jako produkty měsíční či denní, problematika případného nedostatku volné kapacity na dlouhodobé bázi tímto nebude řešena a efekt by tak byl zanedbatelný.

Vyhodnocení mechanismů podle čl. 14 odst. 1 až 6 Nařízení

Čl. 14 Nařízení v odst. 1 až 6 Nařízení ukládá provozovateli přepravní soustavy v propojovacích bodech na měsíční bázi odebírat nedostatečně využívanou smluvní pevnou přepravní kapacitu a nabízet ji jako volnou měsíční, denní a vnitrodenní kapacitu. Za nedostatečně využitou se považuje kapacita využitá v daném měsíci M v průměru méně než z 80 %. Odebírá se rozdíl mezi 80 % rezervované pevné kapacity a průměrnou hodnotou využití této kapacity, a to až v měsíci M+2.

Tento nástroj tak umožňuje potenciálně uvolnit pevnou přepravní kapacitu, a nabídnout ji jako měsíční a kratší kapacitní produkty, bohužel však ne nutně v době, kdy je kapacita (např. z LNG terminálů) nevyužitá.

Konkrétně, na vstupním bodě VIP Brandov a výstupním bodě Lanžhot registrujeme rezervace ročních a čtvrtletních kapacit společností zřejmě využívaných pro zajišťování bezpečnosti dodávek plynu v jednotlivých zemích střední a východní Evropy. Očekáváme také další obdobné rezervace přepravních kapacit pro dodávky plynu z nových zdrojů, zejména LNG terminálů, které jsou v současném geopolitickém kontextu klíčové pro zajištění bezpečnosti dodávky plynu do České republiky a okolních členských států Evropské unie.

Ačkoliv tyto přepravní kapacity mnohdy slouží k zajištění bezpečnosti dodávek, jejich využití je závislé na sezonních faktorech (vyšší využití zejména v zimních měsících a v případě přepravy plynu pro vtláčení do zásobníků), jejich průměrné využití proto v některých měsících roku může klesnout pod 80 %, aniž by to znamenalo, že v měsíci M+2 nebude uživatel tuto kapacitu z důvodu zajištění dodávek plynu potřebovat.

Postupem dle čl. 14 Nařízení by tak mohlo docházet k odebrání přepravní kapacity důležitým dodavatelům plynu do České republiky nebo do jiných členských států Evropské unie, a to zejména kapacity rezervované pro účely zajištění bezpečnosti dodávky. Jako názorný příklad může posloužit probíhající zimní sezona 2022/2023, kdy vzhledem k relativně teplému počasí a vysoké naplněnosti zásobníků nebyl na podzim důvod pro import dalšího plynu a zarezervované kapacity tak byly využívány méně, v průběhu zimních měsíců jsou ale s rostoucí spotřebou využívány více.

Pokud by se aplikoval čl. 14 odst. 1 až 6 Nařízení, došlo by k odebrání zarezervované kapacity u mnoha důležitých uživatelů soustavy, kterým by tato kapacita chyběla v měsíci, kdy ji budou potřebovat intenzivněji využívat a zkomplikoval by se tak proces zajišťování dodávky plynu do České republiky a případně též do dalších členských států Evropské unie nebo na Ukrajinu.

Z uvedeného vyplývá, že aplikace čl. 14 odst. 1 až 6 Nařízení by potenciálně pro Českou republiku, případně jiné členské státy Evropské unie a Ukrajinu, přinesla zhoršení bezpečnosti dodávky plynu. Zároveň, odebrání nedostatečně využitě kapacity na měsíční bázi podle čl. 14 odst. 1 až 6 Nařízení nemůže kapacitní situaci v České republice prakticky pozitivně ovlivnit, jelikož o tyto produkty, jak je uvedeno výše, není na této přepravní trase takový zájem a jejich nabídka je i v i bez odebrání kapacity dle čl. 14 Nařízení dostatečná. Ke zlepšení situace je třeba hledat jiné vhodné nástroje, jako je např. dlouhodobý mechanismus ztráty v případě nevyužití kapacity podle bodu 2.2.5. přílohy I nařízení (ES) č. 715/2009.

Vzhledem k uvedenému doporučujeme čl. 14 odst. 1 až 6 Nařízení neaplikovat a přistoupit k volbě jednoho z alternativních mechanismů podle čl. 14 odst. 7 Nařízení.

Vyhodnocení mechanismů podle čl. 14 odst. 7 Nařízení

a) Ztráta v případě nevyužití pevné kapacity v režimu na následující den

Čl. 14 odst. 7 písm. a) Nařízení předkládá jako alternativu namísto odebrání nedostatečně využitě kapacity podle čl. 14 odst. 1 až 6 Nařízení použití mechanismu ztráty nevyužitě kapacity v režimu na následující den na všech propojovacích bodech. Mechanismus má být zaveden s přihlédnutím k bodu 2.2.3 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2009, budeme tedy pro účely jeho vyhodnocení předpokládat, že by byl nastaven v souladu s ustanoveními bodu 2.2.3 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2009 a dále podle § 30 vyhlášky č. 349/2015 Sb. o Pravidlech trhu s plynem, kde je fungování tohoto mechanismu dále upřesněno.

Mechanismus umožňuje krátkodobé odebrání kapacity prostřednictvím omezení renominace. Odebraná kapacita se pak nabízí jako pevná v režimu na následující den a jako vnitrodenní kapacita. Odebrání kapacity

se neaplikuje na uživatele soustavy, kteří v předchozím plynárenském roce měli rezervováno méně než 10 % průměrné technické kapacity příslušného hraničního bodu.

Na propojovacím bodě Český Těšín má více jak 10 % kapacity zarezervováno uživatelem soustavy, který tuto kapacitu pravidelně využívá. Zavedení mechanismu ztráty nevyužité kapacity v režimu na následující den na tomto propojovacím bodě by znemožnilo tomuto uživateli renominovat přepravu, což by pro něj mohlo znamenat provozní komplikace při využívání propojovacího bodu Český Těšín. Jelikož by toto opatření omezovalo uživatele přepravní soustavy, který svou kapacitu dlouhodobě využívá, považujeme jeho zavedení za nevhodné. Kromě toho jsme přesvědčeni, že takový postup by nebyl v souladu s požadavkem na zajištění bezpečnosti dodávek plynu v duchu zásady energetické solidarity vzhledem k zásobování odlehlejších oblastí Polska využitím právě tohoto propojovacího bodu.

Vzhledem k uvedenému nedoporučujeme aplikaci čl. 14 odst. 7 písm. a) Nařízení.

b) Vytváření nadměrné poptávky a zpětného odkupu

Další možnou alternativou je podle čl. 14 odst. 7 písm. b) Nařízení režim vytváření nadměrné poptávky a zpětného odkupu v souladu s bodem 2.2.2 přílohy I nařízení (ES) č. 715/2009, který nabízí na všech propojovacích bodech alespoň 5% dodatečnou kapacitu ve vztahu k technické kapacitě příslušného propojovacího bodu.

Nevylučujeme, že režim vytváření nadměrné poptávky a zpětného odkupu může být dobrá politika v některých propojovacích bodech, kde je využití výrazně nižší než úroveň nasmlouvané kapacity jako například na výstupním hraničním bodě Lanžhot a vstupním hraničním bodě VIP Brandov.

Při aplikaci čl. 14 odst. 7 písm. b) Nařízení by ovšem musel být režim vytváření nadměrné poptávky a zpětného odkupu uplatněn na všech propojovacích bodech. Vzhledem k plnému využití propojovacího bodu Český Těšín v některých dnech, viz graf 3 a 4, by bylo důsledkem přijetí tohoto opatření vysoké riziko relativně častého zpětného odkupu přepravní kapacity na tomto propojovacím bodě. To by mělo za následek nežádoucí navýšení nákladů provozovatele přepravní soustavy, případně též riziko přerušení pevné kapacity, pokud by se zpětný odkup nepodařilo provést. Plošné zavedení režimu vytváření nadměrné poptávky a zpětného odkupu na všech propojovacích bodech by tedy bylo v podmínkách České republiky krajně nevhodné.

Vzhledem k uvedenému nedoporučujeme aplikaci čl. 14 odst. 7 písm. b) Nařízení.

c) Nabídka přerušitelné kapacity

Posledním alternativním mechanismem je podle čl. 14 odst. 7 písm. c) Nařízení nabídka přerušitelné kapacity na následující den a přerušitelné vnitrodenní kapacity alespoň ve výši původně nenominované kapacity.

Toto opatření umožňuje uživatelům soustavy na každém propojovacím bodě získat přepravní kapacitu alespoň na přerušitelné bázi. Ačkoli toto opatření, stejně jako ostatní mechanismy podle čl. 14 Nařízení, nedostatek volné kapacity na dlouhodobé bázi v podmínkách České republiky vyřešit nedokáže, tj. nepřináší dodatečnou roční a čtvrtletní pevnou kapacitu, jeho výhodou spatřujeme v tom, že na rozdíl od ostatních alternativ neomezuje uživatele přepravní soustavy důležité pro zajištění bezpečnosti dodávek do České republiky nebo jiného členského státu Evropské unie, popř. pro Ukrajinu, ani nepřináší dodatečné náklady nebo rizika provozovateli přepravní soustavy.

Protože na hlavních hraničních bodech přepravní soustavy, a to vstupním bodě VIP Brandov a výstupním bodě Lanžhot, dostupná technická kapacita vysoce převyšuje jejich reálné využití a nedochází tak k fyzickému nedostatku přepravní kapacity, alokace přerušitelné kapacity umožňuje uživatelům soustavy využití těchto kapacit prakticky s nulovou pravděpodobností jejich přerušení. Zároveň v této souvislosti uvádíme, že jsme se z důvodu změn v provozu přepravní soustavy rozhodli, s ohledem na naši povinnost zajistit bezpečnost a spolehlivost přepravní soustavy prozatím z opatrnosti pouze v „testovacím provozu“ na přechodnou dobu od 1. února 2023 do 30. září 2023 maximalizovat nabídku technické kapacity na výstupním bodě Lanžhot.

Nabídka přerušitelné kapacity představuje opatření, které je již dnes v České republice zavedeno a využíváno. Nabídka přerušitelné kapacity je již zavedena také na Slovensku a v Polsku, tedy ve dvou ze tří sousedních států, s nimiž je česká přepravní soustava propojena. V případě Německa by případná aplikace různých opatření na obou stranách hranice nepředstavovala pro provoz soustavy problém, ostatně již dnes se v České republice využívá princip přerušitelné kapacity, kdežto v Německu se využívá mechanismus odpovídající čl. 14 odst. 7 písm. a) Nařízení.

Volba tohoto opatření přinese také nejmenší náklady na straně provozovatele přepravní soustavy, jelikož je princip využíván a není potřeba upravovat informační systém provozovatele přepravní soustavy ani rezervační platformy.

Vzhledem k výsledkům analýzy a vyhodnocení jednotlivých alternativních mechanismů podle čl. 14 odst. 7 Nařízení je zřejmé, že jediným vhodným mechanismem v podmínkách České republiky je nabídka přerušitelné kapacity na následující den a vnitrodenní přerušitelné kapacity nejméně ve výši původně nenominované kapacity na všech propojovacích bodech.

Závěr

Z analýzy vyplývá, že zavedení automatického mechanismu podle čl. 14 odst. 1 až 6 Nařízení nemůže v podmínkách České republiky přinést kýžené benefity, naopak může být kontraproduktivní pro zajišťování bezpečnosti dodávek plynu pro Českou republiku, Slovensko či Ukrajinu. Naopak rozhodnutí o zavedení alternativního mechanismu podle odst. 7 písm. c) Nařízení přispěje k řešení kapacitní situace v České republice nejlépe, jelikož je tento mechanismus již používán, nebude generovat nadbytečné náklady na straně provozovatele přepravní soustavy, případně uživatelů soustavy a potenciálně neohrozí bezpečnost dodávky na hraničním bodě Český Těšín.

Provozovatel přepravní soustavy proto doporučuje Energetickému regulačnímu úřadu přijetí rozhodnutí o zavedení mechanismu podle čl. 14 odst. 7 písm. c) Nařízení.

Příloha: Grafy 1 až 8