

Vypořádání připomínek k návrhu Řádu provozovatele přepravní soustavy společnosti NET4GAS, s.r.o.

Č.p.	Bod	Připomínka	Zdůvodnění/Návrh nového znění	Návrh vypořádání
1	2. Definice	Dodatečná pevná kapacita není v souladu s pojmem „additional capacity“ v NC CAM. A to zejména ve slovu „pevná nekoordinovaná přepravní kapacita v režimu na následující den“. Požadujeme uvést definici do souladu s Nařízením.	Nařízení předpokládá dodatečnou kapacitu pro všechny typy kapacitních produktů – tedy roční, čtvrtletní, měsíční, denní, vnitrodenní kapacity a její stanovení tak, aby vstupovala do výpočtu bundlované kapacity.	Pojem "dodatečná kapacita" je v Řádu použit výhradně ve smyslu dodatečné kapacity (additional capacity) získané metodou "oversubscription" v souladu s oficiální českou verzí Nařízení 715/2009, konkrétně jde o bod 2.2.2. "Capacity increase through oversubscription and buy-back scheme". Údaj o výši přepravní kapacity není předmětem Řádu, ale zveřejňuje se na webu v souladu s požadavky Nařízení 715/2009. Definice doplněna o odkaz na proceduru "oversubscription & buyback" a na přílohu č. 1 Nařízení 715/2009.
2	2. Definice	Volná přepravní kapacita – za slova „po vyjmutí smluvní kapacity“ požadujeme doplnit a po „vyjmutí vyčleněné přepravní kapacity pro příslušný produkt“	Vyčleněná přepravní kapacita podle Čl. 8 NC CAM nemůže být nabízena např. v roční aukci, pokud má být zachována pro krátkodobé produkty.	Akceptováno. Definice upravena následovně: "Volná přepravní kapacita" - část technické kapacity, odpovídající technické kapacitě po vyjmutí smluvní kapacity a po vyjmutí vyčleněné přepravní kapacity v souladu s čl. 8 CAM NC.
3	4. Rezervace přepravních kapacit	K bodu 4 Rezervace přepravních kapacit 1. Navrhujeme, aby v ŘPPS byly alespoň rámcově popsána opatření k maximalizaci koordinované kapacity optimalizací technické kapacity ve smyslu čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) č. 984/2013 (dále jen „NC CAM“), a to základní principy fungování týkající se: - společné metody ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. a) bod 1 NC CAM - dynamického přístupu ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. a) bod 2 NC CAM 2. Obecně v ŘPPS postrádáme přechodné ustanovení upravující vztah nové úpravy k úpravě stávající a k právním vztahům vzniklým na jejím základě tak, aby bylo účastníkům trhu s plynem zajištěna právní jistota a ochrana práv nabytých v dobré víře na základě předchozí právní úpravy.	Ad 1) V této souvislosti podotýkáme, že dosud nebyla předložena detailní analýza technických kapacit, včetně návrhu konkrétních opatření a podrobného harmonogramu jejich implementace. ŘPPS by měl rovněž obsahovat návrhy řešení problémů identifikovaných rovněž na úrovni EU v souvislosti s implementací NC CAM, které NC CAM přímo neřeší, proto by nepochybně měly být řešeny na národní/přeshraniční úrovni koordinovaně mezi dotčenými provozovateli přepravních soustav tak, aby byly náležitě zohledněny národní specifika (např. problematika rozdílné velikosti technické kapacity na obou stranách hraničního bodu). Ad 2) ŘPPS by měl být proto přepracován a doplněn, a poté opětovně předložen ke konzultaci účastníkům trhu s plynem.	1) Analýza technických kapacit není předmětem Řádu ale vzájemných smluv mezi provozovateli propojených přepravních soustav, které tuto otázku pokrývají. Provozovatelé spolu spolupracují na operativní bázi, minimálně 1x ročně si údaje o výši kapacit vyměňují, a výši kapacit upřesňují minimálně před začátkem roční aukce. 2) Změna Řádu nebude mít vliv na platnost smluv o přepravě uzavřených v minulosti, stejně jako tomu bylo doposud vždy, když byl Řád měněn. Pro přepravu plynu na základě stávajících smluv o přepravě se ovšem budou uplatňovat nové postupy - např. pro nominace nebo řízení nedostatku kapacity (CMP).
4	4.7	Technická připomínka Bod 4.7 – Je minimální výše „10 kWh/den“ sjednocená pro všechny platformy a okolní TSO?		Akceptováno. Upraveno. Toto pravidlo neplatí pro rezervaci přepravní kapacity prostřednictvím aukční rezervační platformy, kde se používají pravidla příslušné platformy, tj. 1 kWh/h, resp. 24 kWh/den (PRISMA i GSA).
5	4.11	Technická připomínka – Bod 4.11 – Uvedený odkaz na bod 1.1.11.1.1 neexistuje.		Akceptováno. Formát opraven.

6	5.2.3 a 5.2.4	Zásadní připomínka k bodu 5.2.3 a 5.2.4	<p>Uživatel sítě N4G se nemůže garantovat chování provozovatele sousední sítě! Tento bod je řešen propojovací dohodou mezi provozovateli. Analogicky k bodu 5.1.4.</p> <p>Návrh úpravy: Navrhujeme vypustit v celém znění.</p>	<p>Přepравce je toho názoru, že zajištění splnění požadovaných parametrů (tj. tlaku a kvality) je v gesci uživatele soustavy, a to v rámci uzavírání smlouvy o přepravě plynu s předcházejícím provozovatelem přepravní soustavy (případně provozovatelem zásobníku plynu). Pokud by byla povinnost uživatele vypuštěna, bylo by nutné vypustit též odpovídající povinnosti přepravce (dodat plyn na výstupním bodě v dohodnuté kvalitě a s dohodnutým tlakem), neboť přepravce nemůže zajistit požadované parametry plynu na výstupu ze soustavy, nebyly-li dodrženy na vstupu. Taková změna by ovšem narušila zavedený model smluvních vztahů mezi přepravci a uživateli soustav s dopady na navazující smluvní vztahy v zahraničí, které jsou konstruovány obdobně. Bez širší harmonizace v rámci EU není tedy možné zavedenou konstrukci smluvních vztahů změnit.</p>
7	7. Kvalita plynu	Zásadní připomínka k bodu 7.	<p>Uživatel sítě N4G se nemůže garantovat chování provozovatele sousední sítě! Tento bod je řešen propojovací dohodou mezi provozovateli. Analogicky k bodu 5.1.4.</p> <p>Návrh úpravy: Dát do souladu s propojovacími dohodami a přenést odpovědnost na provozovatele.</p>	<p>Přepравce je toho názoru, že zajištění splnění požadovaných parametrů (tj. tlaku a kvality) je v gesci uživatele soustavy, a to v rámci uzavírání smlouvy o přepravě plynu s předcházejícím provozovatelem přepravní soustavy (případně provozovatelem zásobníku plynu). Pokud by byla povinnost uživatele vypuštěna, bylo by nutné vypustit též odpovídající povinnosti přepravce (dodat plyn na výstupním bodě v dohodnuté kvalitě a s dohodnutým tlakem), neboť přepravce nemůže zajistit požadované parametry plynu na výstupu ze soustavy, nebyly-li dodrženy na vstupu. Taková změna by ovšem narušila zavedený model smluvních vztahů mezi přepravci a uživateli soustav s dopady na navazující smluvní vztahy v zahraničí, které jsou konstruovány obdobně. Bez širší harmonizace v rámci EU není tedy možné zavedenou konstrukci smluvních vztahů změnit.</p>
8	9.12	Zásadní připomínka k bodu 9.12.	<p>Proces krácení nominací je popsán na jiném místě. Nejsme si jisti, zda tomuto bodu rozumíme správně. Z tohoto znění usuzujeme na zvýhodnění některých smluv před jinými na základě délky trvání! Podle jakého Nařízení je možné tento postup aplikovat?</p> <p>Návrh úpravy: Navrhujeme vypustit v celém znění.</p>	<p>Neakceptováno. Tento bod se týká výhradně řízení nedostatku kapacity (CMP), zejména postupu pro vyhodnocení využití kapacity pro účely Dlouhodobý mechanismus ztráty v případě nevyužití přepravní kapacity (Long-term use-it-or-lose-it) dle čl. 17 Řádu. V rámci jednoho shipper páru může uživatel soustavy nominovat kapacitu celého svého portfolia na daném bodě. Neexistuje proto jednoznačná vazba nominace přepravy na konkrétní smlouvu o přepravě, má-li jich uživatel soustavy pro daný plynárenský den uzavřeno více. Ustanovení bodu 9.12 Řádu proto stanoví postup jak pro účely zjištění využití kapacity nominace jednotlivým smlouvám o přepravě přiřadit.</p>
9	11. Cena	<p>K bodu 11 Cena</p> <p>S výše uvedeným souvisí i dopad na ceny a nezbytnost doplnění – ať již v cenovém rozhodnutí či v ŘPPS – přechodného ustanovení upřesňujícího, jak se vypořádat s právními vztahy vzniklými před nabytím účinnosti nového ceníku. Dle návrhu změny cenového rozhodnutí ERÚ č. 4/2014 (ve znění cenového rozhodnutí ERÚ č. 2/2015), k němuž proběhl veřejný konzultační proces začátkem října t.r., by ceny za přepravu plynu měly být změněny s účinností od 15.11.2015, nicméně není zřejmé, jaká cena bude použitelná u rezervace kapacity na základě smluv uzavřených před tímto datem, např. s ohledem na změnu sezónních koeficientů u měsíční a denní kapacity na hraničních bodech.</p>		<p>Není předmětem Řádu, musí být řešeno v cenovém rozhodnutí ERÚ.</p>

10	13.1	Zásadní připomínka k bodu 13.1.	Uživatelům by mělo být dovoleno převádět kapacitu pro jakékoliv období. Nejkratší převáděné období bude 1 den, tj. na následující den. Sekundární trh s kapacitou pomůže při řešení problémů, jež mohou vzniknout z důvodu zavedení aukčního systému rezervování kapacit. Návrh úpravy: Navrhujeme vypustit druhou větu začínající „Nelze převádět...“	Neakceptováno. Přepravce kromě této připomínky jednoho obchodníka žádný jiný požadavek ze strany trhu neviduje. Navrhovaná změna by znamenala náročnou úpravu informačních systémů s řadou podstatných vedlejších nákladů. Efekt na fungování trhu s plynem by byl přitom minimální, jelikož uživatelé soustavy mají již dnes možnost využít bez omezení tzv. přenechání kapacity (jeden uživatel soustavy poskytne svoji kapacitu jinému, vůči přepravci ovšem nadále vystupuje původní držitel kapacity). Z důvodů nepřiměřených nákladů navrhované úpravy, nelze návrh akceptovat.
11	Příloha č. 1	Nesouhlasíme s doplněním věty na konci bodu 8 ve znění: „Ve výjimečných případech si Přepravce vyhrazuje právo upravit výši přiděleného kreditního limitu na základě dodatečné kreditní analýzy.“	Pravidla pro finanční způsobilost musí být stanovena jednoznačně a nediskriminačním způsobem, což výše uvedené ustanovení nesplňuje.	Akceptováno. Věta bude vypuštěna.
12	Příloha č. 1, bod č. 8	Jedná se o zásadní připomínku k bodu č. 8 přílohy 1.	Jsme názoru, že výše uvedené věta by mohla vést k možné diskriminaci jednotlivých uživatelů při posuzování jejich finanční způsobilosti, a proto požadujeme tuto větu z bodu č. 8 vypustit. Návrh: Navrhujeme vypustit poslední větu v bodě č. 8 „Ve výjimečných případech si Přepravce vyhrazuje právo upravit výši přiděleného kreditního limitu na základě dodatečné kreditní analýzy.“	Akceptováno. Věta bude vypuštěna.
13	Příloha č. 3	V případě hraničního vstupní/výstupního bodu Lanžhot – Mokřý háj navrhujeme doplnění EIC kódu.		Hraniční bod Lanžhot - Mokřý Háj nemá na slovenské straně ekvivalentní vstupní/výstupní bod, takže se nejedná o klasický propojovací bod dle definice CAM NC, a proto mu nebyl ENTSGem vygenerován EIC kód.
14	Obecně	Naše společnost zcela chápe nutnost změnit řád provozovatele přepravní soustavy společnosti NET4GAS, s.r.o. (dále také jako „řád“) v důsledku vstupu Nařízení Komise (EU) č. 984/2013 ze dne 14. října 2013, kterým se zavádí kodex sítě pro mechanismy přidělování kapacity v plynárenských přepravních soustavách (dále jako „NC CAM“) v účinnost od 1. listopadu t.r. Vzhledem k opoždění legislativního procesu k novým pravidlům trhu s plynem a nejasnostem v oblasti vyčleňování kapacit je však otázkou zda s úpravou řádu neposečkat do vydání nových pravidel trhu s plynem a do té doby postupovat podle NC CAM (EU) č. 984/2013. V předloženém návrhu řádu dochází nejen k implementaci NC CAM, ale zejména k zásadnímu zúžení řádu s negativním vlivem na jeho přehlednost.		Cílem přepravce je implementovat požadavky CAM NC do Řádu co nejdříve, aby nedocházelo k rozporu mezi ustanoveními platného Řádu a právních předpisů. Nová úprava Řádu je dostatečně přehledná a ve spojení s ustanoveními příslušných právních předpisů poskytuje dostatečné zakotvení práv a povinností mezi přepravcem a uživatelem soustavy. Smyslem Řádu není kopírovat 1:1 ustanovení právních předpisů, např. návrhu vyhlášky o Pravidlech trhu s plynem.

15	Celkový obsah	<p>Celkový obsah řádu, vypouštěná ustanovení a chybějící ustanovení – Zásadní připomínka</p> <p>Stávající podobu a rozsah řádu považujeme za dobrý, ustálený mnoha lety jeho tvorby a připomínek. Podle našeho názoru má řád dále rozvíjet sekundární legislativu, postupy podle nařízení a být tak dokumentem podle kterého může uživatel přepravní soustavy postupovat. V předloženém dokumentu dochází k tak velké redukci, zejména v oblasti rezervace kapacit, že v konečném důsledku mnoho oblastí v řádu zůstává nepokrytých a nejasných. Očekávali jsme, že s implementací NC CAM bude rezervace kapacit vyčleněna do samostatného bodu s novým textem, a že stávající princip rezervace kapacit zůstane zachován pro body zásobníku plynu, body zákazníků a body výroben plynu. Nesouhlasíme tedy s redukcí definic a textu ve výše uvedené oblasti a požadujeme jejich ponechání s přizpůsobením novým pravidlům trhu s plynem (zejména v oblasti rezervace kapacit pro odběrná místa zákazníků) a vyčlenění rezervace přepravních kapacit na hranici do samostatné kapitoly ve větším detailu než je navrženo. Požadujeme implementaci NC CAM doplnit zejména v následujících oblastech (diskutovaných v již od ledna t.r.):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vyčlenění kapacit v souladu s Čl. 8 NC CAM, kde očekáváme zohlednění výsledku konzultačního procesu Energetického regulačního úřadu, - Postup výpočtu a stanovení dodatečné kapacity a koordinace se sousedními provozovateli, - Popis limitů možného přesměrování kapacit (scénáře vývoje), - Specifikace platforem pro rezervaci kapacity, - Uvedení, zda se na jednotlivých hraničních bodech jedná o kapacitu konkurenční a informace o vzájemné závislosti konkurenčních kapacit - Implementace Čl. 19 bodu 5) NC CAM. 		<p>1) Nová úprava Řádu je dostatečně přehledná a ve spojení s ustanoveními příslušných právních předpisů poskytuje dostatečné zakotvení práv a povinností mezi přepravcem a uživatelem soustavy. Smyslem Řádu není kopírovat 1:1 ustanovení právních předpisů, např. návrhu vyhlášky o Pravidlech trhu s plynem. 2) Vyčleňování kapacit v souladu s čl. 8 CAM NC není předmětem Řádu. Žádost o schválení výše vyčleněné kapacity byla přepravcem předložena ERÚ. 3) Postup výpočtu technické kapacity a koordinace mezi provozovateli propojených přepravních soustav je předmětem smluv mezi jednotlivými provozovateli. 4) Přesměrování kapacity mezi hraničními body HSK a HSK-Olbernhau bude řešen zavedením konkurenční kapacity. V současné době je zavedení konkurenčních kapacit na vybraných hraničních bodech předmětem schvalovacího řízení ERÚ. 5) Informace o rezervačních platformách je zveřejněna na webu přepravce. 6) Postup podle čl. 19 bodu 5 CAM NC je řešen mezi přepravcem a provozovatelem rezervační platformy, není proto předmětem Řádu.</p>
16	Obecně	Navrhujeme rovněž projít návrh po formální stránce a zesouladit číslování jednotlivých bodů.		Akceptováno. Opraveno.
17	Obecně	<p>K navrženému znění Řádu máme několik zásadních připomínek. Za nejzávažnější připomínku považujeme nedostatečnou implementaci Nařízení EU č. 715/2009 a rozhodnutí komise ze dne 24.8.2012 o změně přílohy č. 1, Nařízení 715/2009. Již dříve jsme Úřad upozorňovali na nedostatečnou implementaci tohoto Nařízení a nastavení transparentních a nediskriminačních pravidel a kontrolních mechanismů. Problém s tímto nařízením není řešen ani v návrhu PTP. S pohledu obchodníka dovážejícího zemní plyn do ČR je zde řada nejasností spojené s tímto Nařízením a jeho vágní implementací v národní legislativě. Níže jsme se pokusili stanovit základní okruhy, které je potřebné dořešit. Všechny strany potřebují mít jasná pravidla, podle kterých se budou řídit. Tím se sníží nejistota a nepředvídatelnost chování všech zúčastněných.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nejsou zde stanovena jasná pravidla a podmínky pro stanovení technické kapacity, doby platnosti této kapacity (např. 1 rok), meze pro její zvýšení či snížení v průběhu tohoto období, atd., - Podle návrhu Řádu může TSO volně hodnotou kapacit jednotlivých bodů dle svého uvážení a není nikde stanoven způsob jeho kontroly. - návrhu Řádu by měla být stanovena povinnost přepravci při stanovení technické kapacity hraničního bodu a změny hodnoty kapacity koordinovat postup se soudním provozovatelem přepravního systému. Tento bod je kritický hlavně v situaci, kdy nastane převis poptávky po kapacitě na jedné straně hraničního bodu. Úzkou spoluprací předpokládá samo nařízení. - V návrhu není popsáno řešení otázky spojené s již dříve rezervovanými kapacitami – tzv. singlside capacity s ohledem na požadavek nabízet primárně bundlovanou kapacitu. - Návrh Řádu je nevyvážený a znevýhodňuje obchodníky s již rezervovanou kapacitou. Neumožňuje sekundární trh na bázi DA kapacity nebo intraměsíční kapacity a dále v případě vzdání se smluvní kapacity je tato kapacita přidělena až po přidělení veškeré volné kapacity, tedy i Dodatečné kapacity vytvořené přepravcem! To je v rozporu s doporučením Nařízení, které předpokládá využití Dodatečné kapacity až jako poslední možnost po neúspěšném uplatnění ostatních nástrojů. - Řád neobsahuje popis postupu a pořadí použití jednotlivých nástrojů v případě smluvního překročení kapacity. - Není popsán proces matchingu nominací. V současnosti používaný model matchingu nesplňuje potřeby současného evropského trhu s plynem a ve svém důsledku je diskriminační. 		<p>1) Problematika řízení nedostatku kapacity (CMP) byla popsána v Řádu, který byl schválen ERÚ a nabyl účinnosti dne 11. 4. 2014. Přepravce kromě této připomínky neevidoval jediný podnět ke změně od účastníků trhu. Problematika CMP bude dále rozpracována v průběhu roku 2016 v úzké spolupráci se sousedními provozovateli přepravních soustav v souvislosti s implementací Pevného režimu ztráty v případě nevyužití v režimu na následující den, které musí být implementováno do 1. 7. 2016 a v návaznosti na finální znění vyhlášky o Pravidlech trhu s plynem. 2) Otázky stanovení výše kapacit nejsou předmětem Řádu, ale příslušných právních předpisů (např. CAM NC) a dále smluv mezi provozovateli sousedících přepravních soustav. Zavedení konkurenčních kapacit na vybraných hraničních bodech je v současné době předmětem schvalovacího řízení ERÚ. Informace o zavedení konkurenčních kapacit bude potom zveřejněna na webu přepravce. 3) Jedná se o vztah mezi provozovateli přepravních soustav a není proto předmětem Řádu. Technické otázky jsou řešeny v propojovacích dohodách mezi jednotlivými provozovateli. 4) Problematika spojená s již dříve rezervovanými nekoordinovanými kapacitami se v tuto chvíli řeší na evropské úrovni, přičemž dosud nebylo dosaženo v této věci konsensu, zejména z důvodu chybějící legislativy. 5) Koordinace procesu přerušení stejně jako stanovení posloupnosti přerušení vyplývá z čl. 23 a čl. 24 CAM NC, dále návrhu vyhlášky o PTP a bodu 6.2 a 9.12 Řádu. 6) Proces matchingu nominací je předmětem propojovacích smluv mezi provozovateli, které jsou v souladu s Interoperability NC, a proto není předmětem Řádu. Z připomínky není jasné, v čem se spatřuje nedostatek současného postupu matchingu, přepravce se proto nemůže k připomínce konkrétněji vyjádřit.</p>

18	NC CAM	Jedná se o zásadní připomínku k implementaci NC CAM. S ohledem na úpravy vyhlášky o PTP požadujeme v Řádu PPS bližší rozpracování čl. 8 Nařízení č. 984/2013, který se týká vyčleněných kapacit.	Přístup týkající se vyčlenění kapacit je v současné době nejednoznačný a je potřeba ho zcela jasně a transparentně specifikovat.	Vyčlenění kapacit v souladu s čl. 8 CAM NC není předmětem Řádu. Žádost o schválení výše vyčleněné kapacity byla přepravcem předložena ERÚ. Řád doplněn o ustanovení, že informace o výši podílu vyčleněné kapacity bude zveřejněna na webu přepravce.
----	--------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------