



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k návrhům na změnu tarifní struktury, konzultované v rámci Otevřené platformy ERÚ
DATUM ZPRACOVÁNÍ	15. 6. 2023
KONTAKTNÍ OSOBA	Zuzana Sádlová
TELEFON	225 279 204
E-MAIL	zsadlova@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy si dovoluje zaslat následující připomínky k návrhům na změnu tarifní struktury v oblasti VN a VVN, jak byly předloženy ERÚ k připomínkám v rámci Otevřené platformy k tarifní struktuře.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

Oceňujeme, že ERÚ svolal Otevřenou platformu a prodiskutoval s ní nové návrhy cílící na efektivnější a spravedlivější poplatky za využívání sítí předtím, než je poslalo do oficiální veřejné konzultace. Obecně změny v tomto duchu vítáme. V budoucnu bychom nicméně ocenili, pokud by ERÚ návrhy prodiskutoval ještě dříve. Toto se týká změny ocenění nevyžádané dodávky jalové energie, která je plánována na rok 2025, která je pro SP ČR stěžejní vzhledem k dopadům na spotřebitele elektřiny. Je také nutné urychleně začít pracovat i na úrovni NN, která bude politicky citlivá (čehož jsme byli svědky i v minulosti).

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

1. K dopadům na zákazníky

Děkujeme za zaslání podkladových materiálů. V návaznosti na naše komentáře na jednání 12. 6. 2023 by bylo vhodné vyjasnit, že dopad je v tisících Kč za rok (tedy ne za zúčtovací období).

U budoucích změn také doporučujeme provést namátkové vyhodnocení u konkrétních zákazníků, jestli dopady na ně nejsou disproporční.

2. K nárůstu jednosložkové ceny za službu sítí PDS

Po vyjasnění na jednání rozumíme, že nárůst jednosložkové ceny je dán novým vzorcem výpočtu v souvislosti se změnou z rezervované kapacity na kombinaci rezervovaného výkonu (příkonu) a naměřeného maxima. Rovněž rozumíme, že konkrétní částky jsou de facto navrženy pro rok 2023 – aby bylo možné je porovnat se současnou platbou.

Toto ale bohužel neodstraní nejistotu jednotlivých účastníků trhu ohledně roku 2024 – bylo by vhodné co nejdříve vyjasnit, jak se ceny změní pro rok 2024. Chápeme, že toto závisí také na jednání s MPO a na státním rozpočtu na rok 2024, pro predikovatelnost podnikatelského prostředí bychom ale výhled ocenili co nejdříve.

3. K § 53 a kritériu 40 % měsíční dodávky oproti teoretické dodávce elektřiny

Nesouhlasíme s navrženým kritériem 40 % v úpravách § 53 odst. 1 vyhlášky o pravidlech trhu s elektřinou, navrhuje toto kritérium upravit po diskusi s ERÚ.

Odůvodnění:

Chápeme, že ERÚ musel přistoupit ke zpřísnění podmínek, a rozumíme zrušení výrobce II. kategorie i obecně zpřísnění podmínek pro výrobce I. kategorie. Výhody by měly být omezeny pouze na výrobce, kteří poskytují elektrizační soustavě benefity nad rámec placených služeb (to je správný přístup i z pohledu zákazníků). Podmínka pro výrobce elektřiny s omezením maximální platby ceny za maximální odebraný výkon uvedená v § 53 odst. 1 vyhlášky o pravidlech trhu s elektřinou je nicméně problematická („*b*) *měsíční dodávka elektřiny do přenosové soustavy nebo do distribuční soustavy tvoří v objemu alespoň čtyřicet procent z maximální teoretické dodávky elektřiny stanovené na základě instalovaného výkonu výrobní vztahujícímu se k synchronnímu generátoru a počtu hodin v kalendářním měsíci*“). Instalovaný výkon je v řadě případů daleko vyšší než reálně dosažitelný výkon dané výrobní, v této souvislosti je 40 % využití velmi vysokou hodnotou. Navíc jsou tímto způsobem diskriminovány výrobní, které poskytují podpůrné služby, protože potom mají logicky nižší využití instalovaného výkonu.

4. K dopadům na oblast elektromobility

Vnímáme základní cíl zjednodušit tarifní strukturu a vymezit ji tak, aby se každý účastník podílel na krytí nákladů v soustavě tak, jak ji svými požadavky na odběr zatěžuje. Rozumíme, že ERÚ navrhované změny představilo v souladu s principem technologické neutrality, ale upozorňujeme, že u plnění některých cílů evropské legislativy toto může být problém. Konkrétně, navrhované řešení, kdy je možné použít jednosložkový tarif (když však tento je výhodný jen pro odběry s využitím do 600 hodin ročně), neřeší neudržitelnou situaci dobíjecích stanic, které bude nutné dle změny nařízení AFIR instalovat superrychlé dobíjecí stanice každých 60 km podél hlavní dopravní infrastruktury. Je riziko, že v některých regionech a oblastech budou stanice málo využívány (což z povahy věci provozovatel předem neví) – proto se může stát, že si zvolí jednosložkový tarif s očekáváním nízkého využití, ale realita pak bude odlišná. To by vedlo k tomu, že u jednosložkového tarifu překročí „výhodných“ 600 hodin ročně a provoz nebude vůbec ekonomicky možný (i když požadován dle legislativy AFIR). V zásadě se jedná již o problém existující v rámci stávající tarifní struktury a změna koncepce úlevu nepřináší. Velmi bychom uvítali zvážení revize přístupu ke zpoplatnění dobíjení na vyšších hladinách, ideálně kdyby se tarifikace v rámci vyšších napěťových hladin mohla přiblížit nákladové úrovni odběrů pro dobíjení na hladině NN.