



### Notă de prezentare a documentelor de discuție

1. **Propunerea tuturor OTS *Reguli de alocare armonizate a drepturilor de transport pe termen lung în conformitate cu art. 51 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung și***
  - 1.a ***Anexa regională specifică pentru regiunea de calcul al capacității SEE la Regulile de alocare armonizate a drepturilor de transport pe termen lung în conformitate cu art. 52 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung***
  - 1.b ***Anexa regională specifică pentru regiunea de calcul al capacității CORE la Regulile de alocare armonizate a drepturilor de transport pe termen lung în conformitate cu art. 52 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung***
2. **Propunerea tuturor OTS *din regiunea de calcul al capacității CORE pentru Structura regională a drepturilor de transport pe termen lung în conformitate cu art. 31 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung***
3. **Propunerea tuturor OTS *din regiunea de calcul al capacității SEE pentru Structura regională a drepturilor de transport pe termen lung în conformitate cu art. 31 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung***

Regulamentul (UE) 2016/1719 din 26 septembrie 2016 de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung (denumit în continuare „Regulamentul FCA”) al Comisiei a fost publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene la 27 septembrie 2016 și a intrat în vigoare la data de 17 octombrie 2016. Regulamentul FCA stabilește în principal reguli cu privire la tipul drepturilor de transport pe termen lung care pot fi alocate prin licitații explicite, precum și modul în care titularii acestor drepturi de transport sunt compensați în cazul în care drepturile dobândite prin licitație sunt tăiate de către OTS. Obiectivul general al Regulamentului FCA este acela de a promova dezvoltarea unor piețe pe termen lung lichide și competitive, într-un mod coordonat în întreaga Europă, și să ofere participanților la piață posibilitatea acoperirii riscului asociat tranzacționării transfrontaliere a energiei electrice. Pentru a realiza aceste obiective, este necesar să fie parcurse o serie de etape.

Una dintre etapele necesare îndeplinirii obiectivelor Regulamentului FCA o reprezintă introducerea unor norme armonizate de alocare pentru drepturile de transport pe termen lung la nivelul întregii Uniuni. Ca urmare, a fost elaborată și transmisă

**1. Propunerea tuturor OTS privind *Reguli de alocare armonizate a drepturilor de transport pe termen lung*, în conformitate cu art. 51 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung, împreună cu**

***1.a Anexa regională specifică pentru regiunea SEE de calcul al capacității, la Regurile de alocare armonizate a drepturilor de transport pe termen lung în conformitate cu art. 52 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung***

***1.b Anexa regională specifică pentru regiunea CORE de calcul al capacității, la Regurile de alocare armonizate a drepturilor de transport pe termen lung în conformitate cu art. 52 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung***

În conformitate cu articolul 51 din Regulamentul FCA, în termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a Regulamentului FCA, toți OTS au avut obligația să elaboreze o propunere de norme armonizate pentru alocarea drepturilor de transport pe termen lung (denumită în continuare HAR). HAR a fost supus consultării publice la nivelul Uniunii, în conformitate cu articolul 6 din Regulament. În același timp, Regulamentul FCA permite ca particularitățile regionale să se reflecte în anexe specifice la HAR, așa cum este specificat în articolul 52 (3).

Având în vedere acestea, toți OTS au elaborat propunerea HAR, care a fost supusă consultării publice pe site-ul ENTSO-E în perioada 16 ianuarie-17 februarie 2017, iar părțile interesate și organizațiile asupra cărora prevederile HAR au impact au avut posibilitatea de a transmite observații, care au fost avute în vedere de toți OTS în elaborarea versiunii finale a documentului.

Propunerea HAR transmisă spre aprobare este rezultatul etapelor anterioare, realizate ca parte a punerii în aplicare timpurii a Regulamentului FCA. Astfel, în coordonare cu autoritățile de reglementare și cu părțile interesate, ENTSO-E a decis dezvoltarea, adoptarea și punerea în aplicare a HAR înainte de adoptarea Regulamentului FCA, prin care elaborarea HAR a devenit obligație pentru OTS-uri. Prima propunere HAR a fost prezentată și aprobată de autoritățile de reglementare relevante în 2015 și aplicată pentru licitațiile pe termen lung din 2016. După votul pozitiv al Comitetului transfrontalier de electricitate asupra Regulamentului FCA din octombrie 2015, OTS-urile, în coordonare cu autoritățile de reglementare și cu părțile interesate au decis actualizarea HAR pentru alinierea cu proiectul de Regulament FCA. Acest proces s-a încheiat în vara anului 2016, când versiunea actualizată a HAR a fost prezentată de către OTS-uri. Regurile au fost adoptate de autoritățile naționale de reglementare relevante și aplicate pentru licitațiile pe termen lung pentru 2017.

Elementele noi/importante în propunerea HAR pentru anul 2018 sunt următoarele:

- introducerea sintagmei “drepturi financiare de transport-obligațiuni”, ca urmare a prevederii stipulate la art. 52 (1) din Regulamentul FCA. OTS-urile nu intenționează utilizarea acestui

tip de drepturi în viitorul apropiat, iar toate regulile specifice vor fi detaliate într-o anexă specifică pe frontieră / regiune.

- menținerea, în definiția perioadei în care sunt oferite capacități mai reduse, a situațiilor previzibile privind starea rețelei, deși s-a pus în discuție necesitatea menționării situațiilor previzionate legate de echilibrare; OTS au motivat că dacă se elimină acest tip de situații din definiție, volumul capacităților transfrontaliere oferite pieței pe termen lung ar risca să nu fie optimizat.
- introducerea prevederii privind aplicarea HAR; în acest sens, data de intrare în vigoare a fost propusă ca fiind 1 ianuarie a anului următor aprobării de către toate autoritățile de reglementare a HAR în prezenta versiune. Astfel, dacă nu există un consens pentru aprobarea unanimă și este necesar a fi aplicate etapele prevăzute la art. 4 din Regulamentul FCA, propunerea HAR va fi obligatorie începând din anul 2019.
- în ceea ce privește nivelul propus pentru garanții bancare, acesta se menține, deși au fost dezbateri intense pe marginea acestui subiect atât la momentul reviziei HAR pentru 2017, cât și în intervalul de dezbateri publică pe site-ul ENTSO-E. OTS-urile consideră că este mai avantajos să existe reguli unitare de clasificare a garanțiilor pentru Platforma de alocare, ca modalitate de a asigura condiții egale de concurență pentru toți participanții la piață. În caz contrar, reguli diferite de evaluare a garanțiilor ar putea complica regulile pentru participanții la piață și ar putea constitui obstacole crescute pe unele granițe în ceea ce privește participarea. De asemenea, se menține prevederea privind reducerea ratingului necesar pentru garanții, în situații extreme. În aceste cazuri este necesară o reacție rapidă, motiv pentru care prevederea nu include procese lungi de decizie. Orice întârziere în procesul de decizie poate crește semnificativ riscul unor consecințe financiare negative pentru Platforma de alocare și, cum aceste costuri sunt recunoscute în costurile OTS-urilor, ar presupune ca acestea să fie suportate în cele din urmă de clientul final.
- referitor la perioadele de reducere a capacității oferite, solicitarea de introducere a motivelor acestor reduceri nu a fost urmată, OTS motivând că acestea pot varia iar informațiile relevante sunt disponibile în alte surse, cum ar fi platforma de transparență.
- în ceea ce privește depunerea ofertelor, una dintre cerințe o constituie precizarea prețului, distinct pentru fiecare ofertă, deoarece trebuie limitată posibilitatea transmiterii mai multor oferte la același preț, în acest fel evitându-se garantarea pentru un participant a unui volum mai mare de capacitate în momentul aplicării algoritmului pro-rata de tăiere a drepturilor.
- se menține precizarea modului în care titularii drepturilor de transport pentru drepturile nenotificate sunt remunerați deoarece, în situația în care restricțiile de rețea nu ar fi luate în considerare în procesul de alocare pentru ziua următoare, venitul zilnic din congestii nu poate acoperi remunerația drepturilor fizice pe termen lung nenotificate.
- reformularea articolului privind tăierea drepturilor de transport, pentru evitarea unei interpretări eronate a alocării în paralel a drepturilor fizice și a celor financiare

- comparativ cu versiunea anterioară a HAR, termenul de fermitate pentru ziua următoare a fost modificat de la 30 minute la 60 minute înainte de ora închiderii porții PZU, fiind luată în considerare în acest sens propunerea tuturor OTS.
- solicitarea de eliminare a plafoanelor pentru compensațiile acordate în caz de tăiere a drepturilor nu a fost urmată, având în vedere că Regulamentul FCA prevede o astfel de posibilitate; de altfel, aceste plafoane trebuie văzute ca o metodă de a limita socializarea costurilor și pentru asigurarea unei distribuții echilibrate a riscului între traderi și consumatorii finali, ca urmare a tăierilor de capacitate generate de variate cauze.
- introducerea unei prevederi pentru cazurile în care sunt introduse drepturile financiare de transport-obligațiuni; în acest caz și datorită expunerii crescute la risc a platformei de alocare, se sugerează utilizarea serviciilor unei case de compensare.
- au fost eliminate anexele specifice fiecărei granițe și introduse anexe regionale pentru fiecare regiune de calcul al capacității.

Un alt document supus aprobării este:

***2. Propunerea tuturor OTS din regiunea CORE de calcul al capacității privind Structura regională a drepturilor de transport pe termen lung, în conformitate cu art. 31 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung***

Regulamentul FCA prevede necesitatea unei descrieri a tipului de drepturi de transport pe termen lung pentru fiecare graniță a zonei de ofertare, potrivit prevederilor art. 31 și art. 52.

Astfel, propunerea tuturor OTS din regiunea CORE de calcul al capacității cuprinde specificarea tipului de drepturi de transport pe termen lung care se aplică pe fiecare graniță a zonei de ofertare, bazată pe înțelegerea că Regulamentul FCA solicită decizii coordonate la nivel regional privind structura acestor drepturi, în timp ce HAR are în vedere modul în care aceste drepturi sunt alocate.

Propunerea OTS din regiunea CORE îndeplinește cerințele minime prevăzute la art. 31 (4) din Regulamentul FCA. În acest sens, sunt prevăzute următoarele:

- referitor la tipul drepturilor de transport pe termen lung, acestea pot fi fizice sau financiare-opțiuni;
- perioadele de alocare avute în vedere pentru emiterea drepturilor de transport pe termen lung sunt luna și anul; în această etapă, nu au fost considerate și alte perioade de alocare, deși Regulamentul FCA prevede această posibilitate;
- forma produsului oferit este de tip bandă (cantitate fixă de MW pe toată perioada produsului), care poate include și eventuale perioade de reducere; în situația unor reduceri, specificația licitației va include, pentru fiecare perioadă de reducere, informații privind durata reducerii și cantitatea oferită de capacitate;
- granițele zonelor de ofertare acoperite sunt cele incluse în regiunea CORE. În situația în care se introduc/retrag granițe ale unor zone de ofertare în regiune, propunerea OTS se amendează conform prevederilor art. 4 (12) din Regulamentul FCA;

- în ceea ce privește calendarul de implementare, acesta se aplică în funcție de existența sau nu a drepturilor de transport pe termen lung pe granițele zonelor de ofertare din regiunea CORE la momentul intrării în vigoare a Regulamentului FCA. Astfel, pe granițele pentru care aceste drepturi existau la momentul referit, structura regională se va aplica nu mai târziu de prima licitație pentru anul 2019. Pentru celelalte granițe, structura regională se va aplica după ce autoritățile de reglementare adoptă decizii coordonate pentru emiterea drepturilor de transport pe termen lung (în conformitate cu art. 30 (2)).

Cel de-al treilea document supus aprobării este:

**3. Propunerea tuturor OTS din regiunea SEE de calcul al capacității privind Structura regională a drepturilor de transport pe termen lung, în conformitate cu art. 31 din Regulamentul (UE) 2016/1719 al Comisiei de stabilire a unor orientări privind alocarea capacităților pe piața pe termen lung**

Similar cu propunerea tuturor OTS din regiunea CORE, a fost elaborată o propunere pentru Structura regională a drepturilor de transport din regiunea SEE. În principiu, se urmărește respectarea aceluiași cerințe din Regulamentul FCA, prevăzute la art. 31(4).

Sunt stipulate următoarele dispoziții:

- structura drepturilor de transport din regiunea SEE vizează granițele zonelor de ofertare respective, și anume Grecia-Bulgaria și Bulgaria-România;
- tipul drepturilor de transport pe termen lung utilizate pe granițele Grecia-Bulgaria și Bulgaria-România sunt drepturi fizice, cu respectarea principiului UIOSI;
- intervalele de timp pentru alocarea drepturilor de transport sunt luna și anul;
- forma produsului oferit este de tip bandă (cantitate fixă de MW pe toată perioada produsului), care poate include și eventuale perioade de reducere; OTS-urile relevante consideră că întreruperile planificate pentru întreținere ar putea avea un impact semnificativ asupra capacităților disponibile pe o graniță, motiv pentru care sunt oferite la licitații produse cu perioade de reduceri, în vederea maximizării capacității oferite pentru alocarea pe termen lung. De asemenea, potrivit motivației OTS-urilor, produsul oferit (tip bandă) este singurul luat în considerare deoarece produsele interzonale pe termen lung pot fi folosite și pentru acoperirea riscului tranzacțiilor pe piețele de energie, iar produsul tip bandă are un grad mai mare de lichiditate;
- se prevede implementarea drepturilor de transport sus-menționate începând cu anul 2018.