

Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Woerden : 28 mei 2018
onze ref. : E18b05
doorkiesnr. : 0348 [REDACTED]
e-mail : [REDACTED]@vemw.nl

onderwerp : Zienswijze op het "Ontwerpbesluit codewijziging implementatie NC TAR"
(zaaknummer ACM/14/023224)

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u de zienswijze van VEMW op het "Ontwerpbesluit codewijziging implementatie NC-TAR" (zaaknummer ACM/14/023224) (verder: NC TAR), gepubliceerd op 2 maart 2018 in de Staatscourant nr. 12593. De Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) stelt belanghebbenden in de gelegenheid te reageren op de voorstellen. Van de geboden gelegenheid tot het geven van een zienswijze maakt VEMW graag gebruik.

Doel

Het ontwerpbesluit strekt tot de implementatie van de verordening 2017/460 van de Europese Commissie met betrekking tot geharmoniseerde transmissietariefstructuren voor gas. Deze verordening beoogt een bijdrage te leveren aan de marktintegratie, verbetering van de voorzieningszekerheid en het bevorderen van de interconnectie van gasnetten.

Het verhogen van transparantie voor netgebruikers over het tot stand komen van de inkomsten van transmissiesysteembeheerders vormt hierbij een cruciale stap. Doel is het gas op de meest efficiënte wijze te laten stromen waarbij de tarieven de meest doelmatige kosten dienen te weerspiegelen. De omvang van de toegestane inkomsten van de transmissienetbeheerder wordt vastgesteld op grond van de verordening 715/2009, die de voorwaarden voor de toegang tot de aardgas transmissienetwerken regelt. NC TAR gaat dus niet over de omvang van de toegestane inkomsten, maar over de verdeling hiervan over de netgebruikers.

Hét kenniscentrum en dé belangenbehartiger voor zakelijke energie- en watergebruikers

Europese marktintegratie door middel van harmonisatie bevordert de efficiëntie, concurrerende prijzen en betere dienstverlening. VEMW merkt op dat de inspanningen van de TSO's om aan deze internationale harmonisering inhoud te geven, ernstig tekort schiet. Dit beeld wordt door leden van onze internationale zusterorganisatie IFIEC Europe bevestigd. De Nederlandse TSO Gasunie Transportservices (GTS) wil de NC TAR aangrijpen om hun eigen positie ten opzichte van andere TSO's te verbeteren, onder andere via een 0:100 entry:exit-verdeling van de toegestane inkomsten, waarbij in feite de entry¹ tarieven worden afgeschaft en alle kosten aan de exitzijde komen te liggen.

Doelmatigheidsprykkels

De huidige kostenverdeling tussen entry en exit in Nederland is 40:60². NC TAR hanteert in de 'counterfactual reference price methodology' een 50:50 entry:exit-verdeling, die door ACM in haar ontwerpbesluit wordt gevolgd. Het gratis aanbieden van transportcapaciteit (0 entry) aan invoeders en shippers, zoals GTS voorstelt, leidt tot kruissubsidies ten gunste van invoeders, shippers en transit partijen en gaat ten koste van binnenlandse exit gebruikers (100 exit). Ook is een 0:100 entry:exit-verdeling in strijd met het 'causer pays principle', aangezien de genoemde binnenlandse exit gebruikers op geen enkele wijze de transportkosten kunnen beïnvloeden. Een gevolg van deze verdeling zou bijvoorbeeld kunnen zijn dat shippers minder gasopslagcapaciteit boeken, waardoor de leveringszekerheid op termijn afneemt.

VEMW onderschrijft de analyse van de ACM in haar paper "The effect of the entry exit split". Hierin concludeert de ACM dat het aantrekken van gas (0 entry) geen doelstelling is van de onderhavige Europese verordening en dat een 0:100 entry:exit-verdeling kan leiden tot contractuele congestie, hamsteren van capaciteit ('hoarding') en perverse investeringsprykkels. VEMW ondersteunt dan ook de door ACM voorgestelde 50:50 entry:exit-verdeling, die bovendien het beste aansluit op de beoogde harmonisering en expliciet wordt genoemd in de verordening. De gasprijzen worden bepaald door vraag en aanbod en de Europese markt; integratie met liquide virtuele marktplaatsen biedt de beste garantie op doelmatige marktprijzen van gas en een prikkel tot het realiseren van noodzakelijke investeringen in de infrastructuur. Er is geen aantoonbare relatie tussen de gasprijs die op TTF tot stand komt en de gemaakte transportkosten om gas op TTF 'af te leveren'. Transportkosten verschillen per leverancier en vormen slechts één van de kostenonderdelen die in de marktprijs moeten worden terugverdiend door die leveranciers³.

¹ De transparantie van de transporttarieven wordt niet verbeterd bij een 0:100 entry:exit-verdeling. Voor marktpartijen die zelf geen transportkosten meer hoeven te betalen neemt het belang van transparante tarieven af. Voor binnenlandse exit partijen wordt de transparantie door het voorstel van GTS zeker niet vergroot.

² In werkelijkheid is de verdeling ca. 35:65 entry:exit

³ De gasindustrie heeft een traditie om ongeacht de afstand op basis van 'all-in' prijzen te concurreren met alternatieve brandstoffen ('net back' prijzen). Gasprijzen verschillen in Europa zijn gering, waarbij prijzen

Postzegel

Ten aanzien van de onderlinge verdeling van de toegestane inkomsten over de verschillende binnenlandse exit punten stelt VEMW zich neutraal op. In de huidige situatie zit in de Nederlandse tarieven een component van afstandafhankelijkheid. NC TAR hanteert in de 'counterfactual reference price methodology' een postzegeltarief, zonder afstandafhankelijkheid. ACM stelt voor de postzegel als methode te nemen om de referentie prijs te bepalen.

VEMW heeft geen principiële bezwaren tegen dit voorstel. In principe sluit deze methodiek goed aan op een ontkoppeld entry:exit-systeem waarbij de handelsplaatsen en interconnectiepunten steeds meer virtueel worden. Bij een postzegel wordt een all-in tarief voorgesteld. Dit all-in tarief mag echter beslist niet ten koste gaan van een transparante opbouw van de tarieven. Transparantie is een van de belangrijke uitgangspunten van de verordening.

VEMW wil wel benadrukken dat een keuze voor de postzegel als referentieprijsmethodologie grote materiële consequenties heeft. Regionaal gaan grote verschillen optreden ten opzichte van de huidige afstand gerelateerde methode. VEMW vindt ten principale dat individuele services ook in de nieuwe tarief systematiek meegenomen moeten worden. Dit geldt concreet de shorthaul optie, die niet is opgenomen in het ontwerpbesluit. VEMW verzoekt ACM deze mogelijkheid te herstellen.

Multipliers en seizoensfactoren

Ten aanzien van multipliers en seizoensfactoren pleit VEMW er voor om de hoogte zodanig vast te stellen dat zij 'free riders' gedrag en kruis subsidies voorkomen. Net als in het openbaar vervoer dient een jaarcontract per rit goedkoper te zijn dan een incidenteel kaartje. Door jaarcontracten aantrekkelijk te houden, hebben TSO's meer zekerheid op hun inkomsten, waardoor eventuele risico premies beperkt blijven en de transportkosten niet onnodig hoog worden.

Conclusie

Afsluitend concludeert VEMW dat harmonisatie het middel is om de marktintegratie te bevorderen, de voorzieningszekerheid (SoS) te verhogen en de kosten voor eindgebruikers te verlagen. Het voorstel van ACM voor een 50:50 verdeling van de entry- en exit kosten minimaliseert kruissubsidies en is in lijn met het kostenveroorzakingsbeginsel, waardoor basisprincipes van de Europese gasregulering het beste worden gewaarborgd.

lager worden in westelijke richting, terwijl het meeste gas uit het oosten komt. Gazprom verdient minder op de gas commodity dan haar West-Europese concurrenten omdat haar transportkosten hoger zijn. Dat bevestigt het beeld – en het uitgangspunt van de Europese Commissie – dat een goedwerkende, liquide markt de beste garantie biedt voor de noodzakelijke investeringen in de infrastructuur, waaronder het transport.

VEMW verzet zich tegen een nul tarief voor invoeders omdat hiermee de kosten van het gastransport niet terecht komen bij de partijen die de kosten kunnen beïnvloeden en belangrijke prikkels bij shippers, andere invoeders en GTS ontbreken. Dit zal met zekerheid ten koste gaan van de doelmatigheid van het gastransportsysteem en mogelijk kunnen leiden tot extra investeringen in de toekomst. Gas eindgebruikers op exit hebben geen enkele invloed op hun transportkosten en moeten niet worden blootgesteld aan een tariefstelsel waarin zij aanzienlijk meer gaan betalen voor een minder efficiënt transportsysteem.

Wij verzoeken u bij de verdere besluitvorming inzake het "Ontwerpbesluit codewijziging implementatie NC TAR" uitdrukkelijk rekening te houden met onze opmerkingen en verzoeken. Vanzelfsprekend zijn wij beschikbaar voor het verschaffen van een nadere (mondelijke) toelichting.

Hoogachtend,

Algemeen directeur