

Nederlandse Mededingingsautoriteit
p/a EK-consultation@nmanet.nl
t.a.v. de heer A.W. van der Meulen
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

GasTerra B.V.
Postbus 477
9700 AL Groningen
Rozenburglaan 11
T 050 364 86 48
F 050 364 86 00
E communicatie@gasterra.nl
BTW NL814409325B01
Handelsregister Groningen
02089290
www.gasterra.nl

Datum 28 januari 2010
Ons kenmerk
Doorkiesnummer (050) 364 86 16
Uw kenmerk

Onderwerp **VRIJ TOEGANKELIJK**
Mondelinge zienswijze GasTerra op codewijzigingsvoorstellen (zaaknummer: 102669)

Het voorliggende nieuwe balanceringsregime vormt een ingrijpende wijziging ten opzichte van het huidige systeem. De voorstellen zijn opgesteld door de gezamenlijke netbeheerders op basis van de visie van de Minister van Economische Zaken op de gewenste ontwikkelingen op de gasmarkt, zoals die o.a. zijn verwoord in de kamerbrief van 18 februari 2008. Ook de NMa heeft herhaaldelijk gepleit voor aanpassing van het balanceringsregime, o.a. in de opeenvolgende gasmarktmonitoren.

Dit alles op verzoek van vele marktpartijen die menen dat het huidige regime te grote nadelen kent en daarom veranderd moet worden.

Inmiddels zijn de hoofdlijnen van het nieuwe balanceringsregime vastgelegd in een serie wijzigingen van de Gaswet, die worden aangeduid als "voorstel versterking gasmarkt". Dit wordt momenteel in de Tweede Kamer besproken. Het ziet er naar uit dat deze wetsvoorstellen aangenomen zullen worden.

Ter uitwerking daarvan is de sector het afgelopen jaar pro-actief aan het werk gegaan om de benodigde codewijzigingen op te stellen.

Wat dat betreft wil ik allereerst een woord van waardering uitspreken richting GTS die erg z'n best heeft gedaan om alle partijen bij het proces te betrekken en daarover te informeren. Dat niet iedereen het over alle onderdelen eens is, is duidelijk gelet op de belangentegengestellingen, maar zoals gezegd: het is een goed proces geweest. Onze dank daarvoor.

Deze grondige en sectorbrede voorbereiding heeft overigens het gunstige effect dat alle partijen tijdig op de hoogte zijn (of kunnen zijn) van hetgeen er staat te gebeuren. Hierdoor zijn zij in staat daar alvast rekening mee te houden door hun interne procedures en ICT-systemen en dergelijke tijdig aan te passen. Zeker als dat niet al te grote investeringen vergt kan men hierbij zelfs pro-actief te werk gaan.

Het lijkt mij evident dat, aangezien de voorliggende wijziging wordt doorgevoerd op nadrukkelijk verzoek van de meeste marktpartijen zelf, deze ook allen hun best doen de nodige aanpassingen tijdig door te voeren.

Wat betreft ons commentaar op de codewijzigingen (en op de wijzigingen van de wijzigingen) verwijs ik voor het merendeel naar onze schriftelijke zienswijze en beperk ik mij thans tot een drietal hoofdzaken.

1. Ingrijpende wijziging, dus zorgvuldig invoeren

Het eerste punt dat ik wil maken is een pleidooi voor een zorgvuldige invoering van het nieuwe systeem. Zoals gezegd is het een ingrijpende wijziging en moeten er geen risico's gelopen worden t.a.v. de leveringszekerheid. De klanten in Nederland en Europa zouden ons verstoringen niet in dank afnemen. Ik licht nu de belangrijkste wijzigingen toe en kom dan met enige voorstellen.

In het huidige regime is iedere shipper individueel verantwoordelijk voor het handhaven van de balans in zijn portfolio; dit binnen de hem toegestane toleranties, welke overigens discriminatoir zijn vastgesteld. Indien een shipper zijn toleranties overschrijdt volgen grote boetes.

Deze individuele aanpak (iedereen moet zelf in balans zijn, en moet dus geen tekort maar ook geen overschot vertonen) betekent dat "helpers van het systeem" niet gestimuleerd noch beloond worden. Ook partijen die geen shipper zijn kunnen niet assisteren. Dit is een nadeel van het huidige systeem.

De landelijk netbeheerder GTS is naast de individuele shippers verantwoordelijk voor het opheffen van de resterende onbalans, d.w.z. de netto onbalans van alle shippers gezamenlijk. Dat realiseert GTS in de praktijk m.b.v. de leidingbuffer en met gecontracteerde middelen, waaronder een contract met ons, GasTerra, waardoor de druk in het systeem min of meer automatisch op het juiste niveau wordt gehouden. Dat is de bekende druksturing op het Groningenveld.

Een tweede kenmerk van het huidige systeem is dat de onbalans verrekend wordt op basis van de allocaties achteraf. Kortom men moet zijn auto binnen de lijnen van de snelweg houden door in de achteruitkijkspiegel te kijken. Op een recht stuk weg gaat dat goed, maar in een bocht is dat lastig. Dit verklaart de sterke roep om een nauwkeurig en online stuursignaal. Tot op heden is dat er nog niet in voldoende mate, waarover terecht veel geklaagd wordt.

In het nieuwe regime worden de PV-ers niet langer individueel maar nu gezamenlijk verantwoordelijk voor de balancering van het hele systeem. Zolang het SBS maar binnen de groene lijntjes blijft is er niets aan de hand. Daarbuiten treedt de biedladder in werking met marktconforme prijzen. Bovendien is bepaald dat onbalansafrekening per PV-er zal plaatsvinden o.b.v. de online stuursignalen, het POS, i.p.v. op de allocatiedata achteraf.

Daarnaast blijft in het nieuwe systeem de netbeheerder GTS nog steeds verantwoordelijk voor het handhaven van de juiste druk in het systeem. Dat kan en zal dus niet langer plaatsvinden d.m.v. onder andere een contract met GasTerra en de druksturing op Groningen. Deze sturing zal worden gewijzigd in een flowsturing waarmee GasTerra zijn eigen portfolio in balans gaat houden (en dus niet het hele systeem). GTS gaat voortaan vertrouwen op de werking van het nieuwe systeem (d.w.z. met z'n allen binnen de groene lijntjes blijven) en daarbuiten op de werking van de biedladder.

Dit alles is naar onze mening een verbetering, maar schept voor alle marktpartijen – naast nieuwe kansen – vooral ook nieuwe verantwoordelijkheden. We gaan het nu samen doen, d.w.z. we moeten het nu samen doen. Niet alleen wij GasTerra, maar wij allen samen worden verantwoordelijk voor het handhaven van de systeembalans.

Dit is ingrijpend en de correcte werking van een en ander, zowel administratief als ook fysiek, moet worden zeker gesteld. Wij pleiten daarom voor te schrijven:

1. Dat GTS testen opstelt en doet uitvoeren van de administratieve systemen en dat GTS alleen erkenningen aan PV-ers verleent indien zij de administratieve testen succesvol hebben doorlopen.
2. Dat GTS testen opstelt en doet uitvoeren over de correcte fysieke werking van het systeem. Ik doel op correcte programma's, adequate flowbijstellingen in de praktijk, daadwerkelijk reageren op biedladder oproepen, de stabiliteit van het SBS etc. Deze fysieke testen zouden plaats moeten vinden op een serie af te spreken testdagen, waarbij het huidige balanceringsregime even buiten werking wordt gesteld en partij- en gevrijwaard worden van allerhande boetes en/of excessieve gasprijzen.
3. Dat GTS vóór invoering van het systeem een separaat en expliciet "go / no-go besluit" neemt en publiceert, waarmee wordt aangegeven dat voldoende partijen in staat zijn mee te doen en dat GTS de invoering van het nieuwe systeem verantwoord acht.

Dat is ons voorstel en dan kom ik nu bij punt 2.

2. On-line stuurinformatie

Een zeer belangrijk element in het nieuwe regime is het kunnen beschikken over "near real time allocaties", oftewel over "on-line stuurinformatie".

Hoewel de tijdigheid van dit online signaal het allerbelangrijkste is, blijft de correctheid ervan ook onverminderd van belang om allerhande ongewenste effecten te voorkomen. In de Tweede Kamer is daar vorige week nogmaals op gewezen.

Wij pleiten er daarom voor een kwaliteitsborgingssysteem op te laten zetten door GTS. De additionele kosten daarvan mogen van ons in de tarieven worden opgenomen.

Na een eerste periode waarin het systeem en de rapportages worden opgezet, kan daarna een norm voor de nauwkeurigheid van het stuursignaal gesteld worden. Wij pleiten er niet voor dat GTS verplicht wordt te zorgen dat de norm altijd gehaald wordt, maar wel dat GTS afwijkingen van de norm signaleert, de oorzaken opspoort en acties onderneemt om die overschrijdingen te doen voorkomen (waarnodig geassisteerd door de toezichthouder).

3. De demping

Als gevolg van de leidingbuffer bestaat er van nature een zeker verschil tussen de momentane gasflows aan exitzijde en die aan entryzijde van het landelijk transportnet. Dat verschil staat bekend als de "demping".

Dit is een nuttig effect voor GTS, die daardoor zijn compressoren efficiënter kan bedienen. Dat is de reden dat de opname van demping in de programma's in zekere mate verplicht is gesteld (artikel 4.1.1.2).

Voor de PV-ers vertegenwoordigt het mogen toepassen van demping een zekere commerciële waarde. Immers kan een invoedende partij bij een geprofileerde verkoop van gas in zekere mate vlakker invoeden, hetgeen minder productiecapaciteit vergt. Andersom kan een onttrekkende partij zijn piekvraag afdekken met een wat lagere piekinkoop. Kortom, zowel voor invoeders als voor onttrekkers zit er een commercieel positieve kant aan het mogen toepassen van demping.

Nu is het helaas zo dat de GN ervoor hebben gekozen dat de demping alleen mag worden toegepast in de exitprogramma's en niet in de entry-programma's. Wij hebben in het/voortraject enige malen gepleit voor een meer evenwichtige benadering. Voor dit pleidooi hebben wij geen gehoor gevonden.

Van onze concurrenten kunnen wij dat nog wel begrijpen, maar van GTS valt ons dat tegen. Wij weten dat er binnen GTS genuanceerd over wordt gedacht maar wij nemen GTS het voorliggende eindvoorstel kwalijk.

Ons voorstel is meer evenwichtig namelijk dat de demping in gelijke mate wordt toegepast: voor 50% in de entryprogramma's van de invoeders en voor 50% in de exitprogramma's van de onttrekkers.

De argumenten die GTS heeft gegeven om dit niet te doen waren de volgende:

1. Het dempingseffect is inderdaad een commercieel voordeel. In een transparante markt zijn er geen grote voor- of nadelen voor de 3 mogelijke manieren van toewijzing (entryzijde/exitzijde/of beide).
2. Systeemtechnisch is 100% in het exitprogramma of 100% in het entryprogramma gelijkwaardig te realiseren. Daarentegen is 50% in het entryprogramma en 50% in het exitprogramma gecompliceerder. Bovendien valt een exacte verdeling van 50/50 niet te garanderen.
3. Daarom kiest GTS voor opname in het exitprogramma. Dat zou ook aansluiten bij de fysieke realiteit, is eenvoudig te implementeren en garandeert dat het commercieel voordeel terecht komt bij de afnemer.

Aldus GTS. Wij verwerpen deze argumenten.

Ad 1:

Of de markt nu in de praktijk daadwerkelijk wel of niet transparant is, neemt niet weg dat de regulering niet-discriminatoir dient te zijn t.a.v. de twee typen netgebruikers in het kader van het balanceringsregime: de invoeders en de onttrekkers. De Gaswet is wat dat aangaat doelbewust volkomen symmetrisch geformuleerd door de wetgever: er zijn invoeders met entryprogramma's en onttrekkers met exitprogramma's. Daartussen zitten de TTF en het VPPV, waarbij het de bedoeling is dat zoveel mogelijk gas via die punten overgedragen wordt.

Door de invoeders een commercieel voordeel te misgunnen worden deze zonder redelijk onderscheid gediscrimineerd en moeten zij meer productiekosten maken.

Ad 2:

Wij zijn niet onder de indruk van de systeemtechnische problemen die GTS zegt te vrezen. Overigens kunnen wij leven met een benaderende formule die in beide programma's circa 50% van het dempingseffect situeert i.p.v. exact 50%.

Ad 3:

Het argument van "aansluiting op de fysieke realiteit" is onzin. De piekvraag van de afnemers aan exitzijde wordt bepaald door hun stookinstallaties en wordt niet beïnvloed doordat er wel of geen demping aan toegekend wordt. De demping wordt veroorzaakt door het transportsysteem zelf, namelijk door de omvang van de leidingen en door de looptijden van het gas. Uit de fysieke realiteit volgt dus dat entries en exits hiervan in gelijke mate van zouden mogen profiteren.

Het laatste argument (het voordeel moet terecht komen bij de afnemers) is onjuist en is niet aan GTS. GTS moet zich niet met de markt bemoeien zoals men zo graag doet. GTS is een netbeheerder en moet uitsluitend faciliterend optreden en dat zowel richting invoeders als onttrekkers. Waarom zou een invoeder dit voordeel niet mogen krijgen en zo zijn productiekosten lager kunnen houden? Dat is maatschappelijk even verantwoord als lagere inkoopkosten voor afnemers.

U begrijpt dat dit punt ons hoog zit. Ik verzoek de Raad dan ook met klem dit onderdeel te doen aanpassen. *Wat is het transportsysteem, de regulering moet in balans zijn.* Hiermee ben ik aan het eind van mijn betoog gekomen. Ik dank u voor de aandacht.