

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

Woerden : 4 november 2022
onze ref. : E22b07
doorkiesnr. : 0348 48 43 54
e-mail : cb@vemw.nl
onderwerp : Zienswijze op de consultatie “alternatieve transportrechten en use-it-or-lose-it”

Geachte heer, mevrouw,

VEMW heeft kennis genomen van de consultatie “alternatieve transportrechten en use-it-or-lose-it” (Zaaknummer: ACM/22/178980), gepubliceerd op de website van de Autoriteit Consument en Markt (verder: de ACM) op 06-10-2022. De ACM nodigt belanghebbenden uit te reageren op het consultatiedocument. Van de geboden gelegenheid tot het geven van een zienswijze maakt VEMW graag gebruik. Hieronder treft u de antwoorden van de VEMW op de door de ACM gestelde consultatievragen.

Eerste conceptversie VEMW zienswijze op ACM consultatie “Alternatieve transportrechten en use it or lose it”

1. Denkt u dat alternatieve transportrechten en UIOLI kunnen bijdragen aan een efficiëntere benutting van het elektriciteitsnet? Kunt u uw antwoord toelichten?
 - a. VEMW verwacht een beperkte bijdrage aan de betere benutting van het net. Alternatieve transportrechten kunnen een potentieel bijdrage leveren, UIOLI kan geen bijdrage leveren.
 - b. UIOLI kan geen bijdrage leveren omdat gecontracteerde maar niet-benutte transportcapaciteit geen reden mag zijn om congestie af te roepen en daarmee geen reden kan zijn om nieuwe transportverzoeken af te wijzen. Indien een netbeheerder onzeker is over de mate waarin een aangeslotene gebruik zal maken van zijn gecontracteerd vermogen, is het aan de netbeheerder om hierover met deze aangeslotene in contact te treden. Daarmee kan de netbeheerder het noodzakelijke inzicht krijgen in het toekomstige netgebruik van de relevante afnemer. In de consultatietekst lijkt te worden geïmpliceerd

Hét kenniscentrum en dé belangenbehartiger voor zakelijke energie- en watergebruikers

dat de netbeheerder een plicht heeft om capaciteit te reserveren om aan alle gecontracteerde vermogens gelijktijdig te voldoen. Dit is niet het geval. VEMW onderschrijft wel, in lijn met de inbreng van VEMW in het GEN van 6 oktober 2022, dat een middel wenselijk is om duidelijkheid te creëren over contractuele 'reservering' van capaciteit door nieuwe afnemers. Dit is een andere situatie dan hetgeen in dit consultatiedocument door de ACM is geschetst.

- c. De meerwaarde van alternatieve transportrechten is discutabel omdat het, zoals door de ACM zelf ook aangegeven, op gespannen voet staat met congestiemanagement. Dezelfde capaciteit lijkt firm (en voor afnemers dus meer rechtszeker) in combinatie met congestiemanagement te kunnen worden ontsloten. Daarbij biedt firm transportvermogen in combinatie met congestiemanagement een duidelijkere investeringsprikkel voor de netbeheerder in het bepalen van de knelpunten in zijn systeem. Tegelijkertijd ziet VEMW dat, onder de juiste voorwaarden, alternatieve transportrechten voor het systeem als geheel een meerwaarde kunnen hebben. Als voorbeeld kan worden gedacht aan een aangeslotene die een transportovereenkomst sluit waarbij de aangeslotene voor een x percentage van de tijd recht heeft op de gecontracteerde capaciteit, tegen een korting van y procent. Een dergelijk contract geeft de netbeheerder optionaliteit om de afnemer een x percentage van de tijd het recht op transportvermogen te ontfemen. Dit kan toegepast worden in de uren met hoogste piekbelasting op de locaties waar een probleem is.
2. Vindt u deze beschrijving van vaste transportrechten toereikend? Zo nee, kunt u uw reactie toelichten?
 - a. Deze omschrijving is toereikend, met de nuancering dat randnummer 11 benoemt dat netbeheerders voor het berekenen van de netbelasting rekening houden met het gecontracteerd vermogen. Netbeheerders dienen te rekenen met de te verwachten invoeding en afname.
 3. Mist u vormen van alternatieve transportrechten? Zo ja, welke?
 - a. VEMW ziet een mogelijke vorm van alternatieve transportrechten die niet volledig binnen de door ACM omschreven vormen lijkt te passen. VEMW ziet potentie in een vorm die het beste lijkt aan te sluiten bij tijdsgebonden vaste transportrechten, waarbij echter de tijdstmomenten niet vooraf zijn gedefinieerd. Over deze vorm gaat VEMW desgevraagd graag nader in gesprek.
 4. Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van flexibele transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?
 - a. Onvolledig duidelijk is hoe de ACM flexibele transportrechten voor zich ziet, met name in verhouding tot lokale netbelasting die wellicht zeer gelijkmatige belastingsprofielen kent.
 5. Wat vindt u van de twee beschreven opties om de beschikbare transportcapaciteit voor flexibele transportrechten te bepalen? Ziet u nog andere opties?
 - a. Er is een veelheid aan andere opties voorstelbaar, maar geen die voor VEMW voor deze discussie relevant zijn.
 6. Zouden flexibele transportrechten aantrekkelijk voor u zijn? Zo ja, waarom en in welke gevallen? Zo nee, waarom niet?

- a. Dit is afhankelijk van de invulling en uitwerking. Zie hiervoor ook de inbreng van VEMW op het tussentijds ingelaste GEN-overleg van 22 augustus 2022 en de bespreking van non-firm capaciteit. Een belangrijk knelpunt hierbij is dat volledig flexibele transportrechten een businesscase voor een productieproces met een meerjarige terugverdientijd voor grootverbruikers onmogelijk lijken te maken.
 - b. Als oplossing voor de grootverbruikstarievenssystematiek waardoor met name flexibele elektrificatie (bijv. E-boilers) wordt gehinderd, is het een onzuivere oplossing. Het herzien van de werking van de kW_{max} en kW_{contract} tariefdragers biedt daarvoor de gepaste en effectievere oplossingsrichting.
 - c. Voor grootverbruikers zal de meerwaarde van alternatieve transportrechten een rekensom worden. De grootverbruiker zal kiezen voor de financieel meest interessante optie: een firm-ATO inclusief een CBC met de relevante vergoeding, of een non-firm ATO met de lagere nettarieven. Deze consultatievraag is dus een vraag over economische optimalisatie, i.p.v. wenselijkheid vanuit beleidsoptiek.
 - d. Daarnaast is dit antwoord afhankelijk van beschikbaarheid van andere opties. Grootverbruikers willen verduurzamen. Als flexibele transportrechten de enige optie voor een grootverbruiker zijn om de noodzakelijke transportcapaciteit te krijgen om te verduurzamen, kan het interessant zijn. Dit maakt flexibele transportrechten niet een wenselijk alternatief, maar een noodmiddel met een verslechterde uitgangspositie van de aangeslotene. Firm capaciteit in combinatie met congestiemanagement lijkt voor grootverbruikers hetzelfde doel te bereiken, met behoud van rechtszekerheid en heeft daarom de voorkeur.
7. Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van tijdsgebonden vaste transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?
- a. De gegeven omschrijving roept vragen op. In randnummer 20 wordt gesteld dat “Het uitgangspunt bij afnemers met vaste transportrechten is namelijk dat zij altijd aanspraak kunnen maken op hun gecontracteerde transportcapaciteit”. Dit is uiteraard een versimpeling van de werkelijkheid, immers rekent een netbeheerder niet met de gecontracteerde vermogens. Dit zou contractuele congestie zijn; contractuele congestie heeft geen juridische status.
 - b. Vervolgens wordt in randnummer 21 gesteld dat onzekerheid over de gelijktijdigheid van de belasting zou leiden tot het eerder afroepen van congestie (immers het niet aanbieden van transport wordt genoemd). Ook dit is een vorm van contractuele congestie, hetgeen geen reden mag zijn voor het weigeren van transport.
8. Zouden tijdsgebonden vaste transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn en zo ja, onder welke voorwaarden?
- a. Zie antwoord bij vraag 6.
9. Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van gecombineerde transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?
- a. Dit is betwifelbaar; voor specifiek de use-case die men in gedachten heeft (E-boilers) bieden gecombineerde transportrechten als omschreven een onzuivere, onvolledige tussenoplossing. Op zichzelf is het niet onwenselijk,

maar het leidt als middel af van de relevante discussie over het herzien van de grootverbruikstarieven systematiek. Tegelijkertijd ziet VEMW in bredere zin zeker ruimte in de omschrijving die wordt gegeven in randnummers 24 en 25: *“Gecombineerde transportrechten kunnen ertoe leiden dat de basisbelasting van het net lager wordt. Partijen kunnen hun vast [sic] vraag namelijk beperken. Indien vast vermogen wordt gecombineerd met flexibele transportrechten, komt er netcapaciteit vrij.”* VEMW onderschrijft de conclusie uit deze twee paragrafen dat alternatieve transportrechten tot een vollediger benutting van het net kunnen leiden.

10. Zouden gecombineerde transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn? Zo ja, waarom en welke combinatie? Zo nee, waarom niet?
 - a. Afhankelijk van de vorm van de alternatieve transportrechten, kan een combinatie van soorten transportrechten zeker een meerwaarde opleveren.
11. Kunt u zich vinden in de interpretatie van de ACM van het non-discriminatie beginsel? Kunt u uw antwoord toelichten?
 - a. VEMW onderschrijft de hier gegeven interpretatie van de ACM, met de nuancering dat VEMW onvolledig inzicht heeft in de rechtvaardiging van een onderscheid op basis van het wel of niet flexibel verbruik.
12. Voor welke partijen kunnen alternatieve transportrechten volgens u interessant zijn en waarom?
 - a. Onder het huidige systeem uitsluitend voor verbruikers, immers zij zijn de enigen die een nettatarief betalen en hier korting op zouden kunnen krijgen. Er zullen verbruikers zijn die hun huidige verbruik in een alternatief transportrecht kunnen inpassen en daarmee hun nettarieven optimaliseren. Dit leidt niet tot het ontsluiten van meer transportcapaciteit, maar wel tot hogere nettarieven voor overige netgebruikers. Dit risico op herverdeling van kosten zonder meerwaarde signaleert de ACM zelf ook in randnummer 62. VEMW ziet meerwaarde in alternatieve transportrechten voor producenten, en pleit reeds enige tijd voor het onderzoeken van een producententarief om producten als een alternatief transportrecht voor producenten evenzo interessant te maken.
13. Deelt u de opvatting dat alternatieve transportrechten interessant kunnen zijn binnen en buiten gebieden met (dreigende) congestie? Waarom wel/niet?
 - a. Binnen een congestiegebied kan dezelfde capaciteit firm worden ontsloten in combinatie met congestiemanagement, waarmee de aangeslotene een hogere mate van rechtszekerheid zal genieten t.o.v. flexibele transportvermogens. Het is echter een open vraag of alternatieve transportrechten een effectievere ontsluiting van dezelfde netcapaciteit kunnen realiseren. Buiten een congestiegebied ziet VEMW vooralsnog geen meerwaarde, immers het kan niet leiden tot het realiseren van meer transport wanneer er geen congestie is. Wel zouden alternatieve transportrechten kunnen bijdragen aan het oplossen of voorkomen van incidentele congestie. Buiten congestiegebieden zal dit enkel leiden tot een herverdelingseffect van de kosten.
14. Deelt u bovenstaande uitgangspunten over afnemersbescherming? Waarom wel/niet?
 - a. Geen opmerkingen.
15. Zijn er andere gronden denkbaar dan netveiligheid op basis waarvan de netbeheerder een verzoek om een alternatief transportrecht kan weigeren?

- a. Om het risico op herverdelingseffecten te voorkomen, is het denkbaar dat een netbeheerder dit verzoek buiten congestiegebieden weigert. Tegelijkertijd is onduidelijk hoe dit weigeren zich zou verhouden tot het non-discriminatiebeginsel.
16. Deelt u de uitgangspunten van de ACM over transportzekerheid van alternatieve transportrechten? Waarom wel/ niet?
- a. VEMW merkt hierbij op dat met dit stelsel aan nieuwe mogelijkheden, de afwegingen voor afnemers significant complexer worden gemaakt. Er ontstaan meer opties in hoe zij optimaal omgaan met de congestieproblematiek die is ontstaan door het tekort aan tijdige netverzwaringen. De uitgangspunten van de ACM lijken correct.
17. Deelt u de uitgangspunten van de ACM over de tarifiering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?
- a. Deze uitgangspunten zijn te beknopt. In randnummer 54 wordt gesteld dat *“De totale kosten van het net worden zo uitgespreid over meer afnemers, wat in algemene zin tot lagere tarieven kan leiden.”*. Dit hoeft geenszins het geval te zijn: bij gelijkblijvende rekenvolumina zou dit voorstel juist leiden tot hogere nettatarieven voor afnemers die niet in staat zijn hun verbruik in een alternatief transportrecht in te passen. In de laatste zinnen bij randnummer 62 wordt de suggestie gedaan om tarieven bij flexibele transportrechten mee te laten bewegen met de beschikbare capaciteit. Deze oplossingsrichting is evenzogoed ingewikkeld en voor afnemers bijna onmogelijk om een langjarige business case op te bouwen of goede budgetinschattingen te maken. Voor (groot)verbruikers is het van belang om voor een belangrijk, monopolistisch product als nettoegang een grote mate van zekerheid te hebben over het kostenniveau.
18. Hoe kan volgens u het risico op opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten of combinatievormen met aanvullende flexibele transportrechten worden voorkomen?
- a. Een vorm van alternatieve transportrechten die “gaming” / opportunistisch gebruik in de hand werkt zou te allen tijden voorkomen moeten worden. In dat geval is er namelijk geen sprake van een transportrecht waar het hele systeem en al haar gebruikers van profiteren.
19. Wat vindt u van de suggesties van de ACM voor de wijze waarop de tarieven voor flexibele transportrechten, tijdgebonden vaste transportrechten en gecombineerde transportrechten berekend zouden kunnen worden? Heeft u nog suggesties voor verdere uitwerking?
- a. In randnummer 65 wordt gesproken over de tariefdragers kWmax per week / kWmax per maand. In het licht van flexibiliteit is de kWmax een belangrijke tariefdrager om rekening mee te houden. Hoe strikter de definitie en hoe breder de termijn waarop de kWmax bepaald wordt (jaar versus kwartaal; kwartaal versus maand; maand versus week; etc.), hoe meer het flexibiliteit zal beperken. Immers, als de kWmax in een tijdsperiode bereikt is, dan is er daarna geen stimulans meer om piekvraag te voorkomen.
20. Is het bestaande 600 uurstarief nog nodig indien alternatieve transportrechten worden geïntroduceerd?

- a. Het 600uurstarief is er voor eenheden die met name op vooraf bekende momenten een piek zullen veroorzaken (bijvoorbeeld voor het testen van apparatuur), voor een bekend beperkt aantal uren per jaar. Alternatieve transportrechten lijken eenzelfde effect te bereiken en daarmee het vervallen van de 600-uurstarieven te rechtvaardigen.
21. Is de invoering van een producententarief volgens u wenselijk met het oog op de eventuele invoering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?
- a. VEMW ondersteunt, met het oog op de huidige kostenveroorzaking, de invoering van een producententarief. De argumenten van de ACM uit het verleden over bijv. het level-playing field spelen daarbij uiteraard wel een rol. De Europeesrechtelijke beperkingen zijn daarnaast een belangrijk knelpunt.
22. Hoe kijkt u naar de wisselwerking tussen alternatieve transportrechten, congestiemanagement en de beslissing van een netbeheerder over zijn netplanning en verzwarening?
- a. VEMW onderschrijft de opmerking hierover in de laatste vijf zinnen van randnummer 74 volledig.
23. Verwacht u dat er minder congestiemanagementmaatregelen worden ingezet als gevolg van alternatieve transportrechten?
- a. VEMW ziet geen reden waarom dit aan de invoedingszijde tot verminderde congestiediensten zou leiden, aangezien invoeders geen nettarieven betalen. Aan de verbruikszijde zal dit een rekensom worden, waarvan de uitkomst afhankelijk is van de kortingspercentages die de alternatieve transportrechten bieden en de vergoedingen voor congestiediensten, evenals de kosten van verminderde toegang tot de elektriciteitsmarkt als gevolg van alternatieve transportrechten.
24. Hoe kijkt u aan tegen de wenselijkheid, noodzaak en haalbaarheid van de invoering van een verhoogd transporttarief voor afnemers die het net op piekmomenten belasten in (dreigende) congestiegebieden?
- a. In randnummer 74 stelt de ACM dat de verhoging hiervan het gewenste gedrag kan ontlokken. Nettarieven zijn van nature een ongepast middel om gewenst gedrag te ontlokken. Over soortgelijke ideeën wordt gesproken in het kader van een taskforce congestie, waar de ACM zelf bij betrokken is. VEMW levert daar de nodige inbreng op het idee van een 'congestion charge', waar deze vraag op lijkt te zinspelen. Beknopt is VEMW geen voorstander van een dergelijke tariefprikkel. Het lijkt onwenselijk een bestaande afnemer te confronteren met een verhoogd transporttarief doordat deze buiten zijn invloed om zich bevindt in een netgebied waar congestie ontstaat.
25. Wat vindt u van de hierboven geschetste mogelijkheden om de netveiligheid te waarborgen bij het afsluiten van alternatieve transportrechten?
- a. Een dergelijke wens t.b.v. de netveiligheid is begrijpelijk. Wel stelt dit ter discussie waarom eenzelfde maatregel niet zou kunnen worden toegepast om in congestiegebieden de technische grens los te laten, evenals hoe hoog de relevante kosten zouden zijn en wie deze zou moeten dragen.
26. Ziet u nog andere mogelijkheden om dat te doen? Kunt u uw antwoord toelichten?
- a. Geen opmerkingen.

27. Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van UIOLI? Kunt u uw antwoord toelichten?
- a. Bij randnummer 82 wordt beweerd dat de capaciteit voor de aangeslotene wordt vastgehouden. Voor de specifieke situatie (in geval van nieuwe afnemers) ziet VEMW het probleem, maar daarvoor is de voorgestelde UIOLI geen correcte oplossingsrichting. Daarnaast is de omschrijving die door de ACM is gegeven onder randnummer 81 een vorm van contractuele congestie, waarbij UIOLI geen extra capaciteit ontsluit. Exact dezelfde capaciteit kan en moet zonder UIOLI ook beschikbaar worden gesteld.
28. Vindt u dat UIOLI een zinvolle bijdrage kan leveren aan een betere benutting van de bestaande netcapaciteit? Kunt u uw antwoord toelichten?
- a. Nee, UIOLI biedt geen nuttige toevoeging. Indien UIOLI leidt tot een betere benutting van de netwerken, is dat een erkenning dat er momenteel transportverzoeken onrechtmatig worden geweigerd op basis van contractuele congestie. Het is een juridische oplossing, ten nadele van de rechtspositie van aangeslotenen, om het gebrek aan communicatie vanuit netbeheerders te verhelpen.
29. Vindt u dat UIOLI toegepast moet worden voor bestaande en nieuwe grootverbruikers en los van de vraag of sprake is van (dreigende) congestie? Waarom wel/niet?
- a. Nee. Zie tevens de inbreng van VEMW op de behandeling van dit onderwerp in het tussentijds ingelaste GEN.
30. Wat vindt u van de hierboven geschetste randvoorwaarden voor de toepassing van UIOLI? Mist u aandachtspunten?
- a. Zie bovenstaande antwoorden.

Wij vertrouwen erop dat u onze antwoorden op de consultatievragen meeneemt bij het voorstellen van een aanpassing van de codes. Vanzelfsprekend zijn wij desgewenst beschikbaar voor het verschaffen van een nadere (mondelijke) toelichting.

Hoogachtend,

w.g.

dr. H. Grünfeld
Algemeen directeur