

Autoriteit Consument & Markt (ACM)
consultatie@acm.nl

Leeuwarden, 4 november 2022

Betreft: reactie GroenLeven B.V. op Consultatie alternatieve transportrecht en 'use it or lose it' (UIOLI) – zaaknummer: ACM/22/178980

Geachte heer, mevrouw,

Onderstaand treft u de reactie van GroenLeven B.V. op de marktconsultatie van de ACM betreffende "alternatieve transportrechten en 'use it or lose it'."

Inleiding en doel (1)**1. *Denkt u dat alternatieve transportrechten en UIOLI kunnen bijdragen aan een efficiëntere benutting van het elektriciteitsnet? Kunt u uw antwoord toelichten?***

Wij verwachten dat UIOLI kan tegengaan dat partijen capaciteit langdurig "reserveren" zonder deze daadwerkelijk te gebruiken, maar wij verwachten niet dat UIOLI veel zal bijdragen aan een efficiëntere benutting van het elektriciteitsnet. Immers, netbeheerders moeten uitgaan van de fysieke belasting van het net en niet enkel de gecontracteerde capaciteit. UIOLI moet wel met voldoende waarborgen worden omkleed aangezien een afnemer wel de volledige investering heeft gedaan om de aansluiting met de gecontracteerde capaciteit te verkrijgen.

De gedachte van alternatieve transportrechten is inderdaad interessant voor een efficiëntere benutting van het net. Wel moet er een duidelijke "stapeling" van mogelijkheden komen en moeten alternatieve transportrechten niet worden ingezet in plaats van congestiemanagement. Immers, in congestiegebieden kan met de huidige code ook congestiemanagement worden toegepast door de netbeheerders. Een afnemer moet daarom goed geïnformeerd worden over de mogelijkheden (vaste transportrechten (met of zonder CBC en dan al dan niet wachten om aangesloten te worden) of alternatieve transportrechten) zodat een afnemer een weloverwogen beslissing kan maken. Een afnemer moet niet gedwongen worden tot een bepaalde keuze.

Vaste Transportrechten (2)**2. *Vindt u deze beschrijving van vaste transportrechten toereikend? Zo nee, kunt u uw reactie toelichten?***

Geen toevoeging.

Alternatieve transportrechten (3)**3. *Mist u vormen van alternatieve transportrechten? Zo ja, welke?***

Flexibele transportrechten met een minimale garantie op transportrechten gedurende het jaar.

Flexibele transportrechten (3.1)

4. Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van flexibele transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?

De omschrijving is voor ons duidelijk, echter zie onderstaande antwoorden voor de toepasselijkheid in de praktijk. Wel vragen wij ons af wat de ACM verstaat onder “opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten” en waarom dit voorkomen/tegengegaan moet worden?

5. Wat vindt u van de twee beschreven opties om de beschikbare transportcapaciteit voor flexibele transportrechten te bepalen? Ziet u nog andere opties?

Geen toevoeging.

6. Zouden flexibele transportrechten aantrekkelijk voor u zijn? Zo ja, waarom en in welke gevallen? Zo nee, waarom niet?

Er moet (tijdig) duidelijkheid worden gegeven wanneer capaciteit beschikbaar is. De huidige tekst geeft de indruk dat er geen enkele vorm van zekerheid gesteld kan worden aan de flexibele capaciteit. Hoewel hier een lager tarief voor tegenover staat zal door de grote mate van onzekerheid flexibele transportrechten voor ons niet toepasbaar zijn, tenzij het tijdelijk is ter overbrugging (denk hierbij aan een congestiegebied waarbij je met flexibele transportrechten wel aangesloten kan worden ter afwachting van de netuitbreiding waarna de flexibele transportrechten worden omgezet in vaste transportrechten. Dit zal echter zijn nadat congestiemanagement maximaal is toegepast en de technische of financiële grens is bereikt.). In overige gevallen zien wij de toepasselijkheid van flexibele transportrechten 1. enkel interessant voor onze opslag projecten, en 2. alleen in combinatie met een vorm van vaste transportrechten (ook voor onze opslag projecten is een bepaalde mate van zekerheid nodig om gebruik te kunnen maken van transportrechten).

Om een businesscase te kunnen rondrekenen zullen er bepaalde zekerheden moeten zijn in het gebruik van het netwerk (zie ook reactie op vraag 3). Bijvoorbeeld door de toegang tot het netwerk van te voren inzichtelijk te maken, met een minimale garantie van toegang tot het netwerk of in de vorm van een vergoeding voor de beperking van de toegang tot het netwerk.

Tijdsgebonden vaste transportrechten (3.2)

7. Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van tijdsgebonden vaste transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?

Voor onze opslag projecten zou deze variant beter werken dan flexibele contracten, aangezien deze vorm meer zekerheid weet te bieden. Echter zal dit mede afhankelijk zijn van het type project (zon, wind, storage, conversie) en welke tijdsblokken afgesproken kunnen worden. Wel zien wij mogelijkheden tussen vaste transportrechten en flexibele transportrechten.

Voor onze zon en wind projecten zou deze variant pas interessant worden als optie nadat congestiemanagement maximaal is benut of ter overbrugging (zie ook reactie op vraag 6). Voor dergelijke projecten wil je de transportrechten omzetten naar vaste transportrechten op het moment dat netverzwaring heeft plaatsgevonden. De wens tot netverzwaring wordt daarmee niet perse weggenomen.

8. Zouden tijdsgebonden vaste transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn en zo ja, onder welke voorwaarden?

Dit zouden werkbare contracten voor ons kunnen zijn (afhankelijk van het type project en de beschikbare tijdsblokken, zie ook voorgaande antwoorden) wanneer het mogelijk is om andere tijden voor import vast te leggen dan voor export.

Gecombineerde transportrechten (3.3)

9. Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van gecombineerde transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?

Als een gebruiksprofiel past bij het bedrijf en daar tegenover een lager transporttarief staat, zou dit naar ons idee kunnen werken.

10. Zouden gecombineerde transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn? Zo ja, waarom en welke combinatie? Zo nee, waarom niet?

Zie voorgaande antwoorden. Een gecombineerde vorm is aantrekkelijker en zal voor onze projecten ook minimaal noodzakelijk zijn gezien er een bepaalde mate van zekerheid verkregen moet worden. Enkel flexibele transportrechten zijn voor ons te onzeker, ook voor onze opslag projecten, en zouden alleen aantrekkelijk zijn tijdens een overgangperiode afwachting op vaste transportrecht, tijdsgebonden transportrechten of gecombineerde transportrechten.

Voor elke vorm van alternatieve transportrechten zal ook de looptijd van belang zijn. Een ATO met de gecontracteerde transportrechten moet qua looptijd ook voor onbepaalde tijd afgesloten kunnen worden. Hoe beperkter de looptijd is van de gecontracteerde transportrechten, hoe groter de mate van onzekerheid zal worden en hoe minder aantrekkelijk de gecontracteerde variant vervolgens wordt.

Non-discriminatie (4.1)

11. Kunt u zich vinden in de interpretatie van de ACM van het non-discriminatie beginsel? Kunt u uw antwoord toelichten?

Krijg je als flexibel aangeslotene ook voorrang op het verkrijgen van vaste rechten (ten opzichte van partijen die nog geen bestaande aansluiting hebben), omdat je een bestaande aansluiting hebt?

Voor wie? (4.2)

12. Voor welke partijen kunnen alternatieve transportrechten volgens u interessant zijn en waarom?

Zie voorgaande antwoorden en wij sluiten ons aan bij de tekst onder 4.2.

Wanneer: binnen en buiten (dreigende) congestiegebieden? (4.3)

13. Deelt u de opvatting dat alternatieve transportrechten interessant kunnen zijn binnen en buiten gebieden met (dreigende) congestie? Waarom wel/niet?

Opmerking bij randnummer 38: als alternatieve transportrechten mogelijk zijn en ruimte kan creëren op het net in een congestiegebied, dan moet congestiemanagement toch ook juist toegepast kunnen worden? Hoe gaat dit zich tot elkaar verhouden?

Alternatieve transportrechten zullen voor projecten waarbij flexibiliteit niet goed inpasbaar is in congestiegebieden interessant zijn als: 1. tijdelijke oplossing in afwachting tot netuitbreiding en 2. indien congestiemanagement maximaal is benut en de technische of financiële grens is bereikt. Binnen en buiten congestiegebieden om, waarbij er dus zekerheid kan worden verkregen met alternatieve transportrechten zijn gecombineerde of tijdsgebonden vaste transportrechten met een lager transporttarief interessant om toe te passen voor projecten waarbij flexibiliteit goed inpasbaar is, zoals bij opslag.

Afnemersbescherming (4.4)

14. Deelt u bovenstaande uitgangspunten over afnemersbescherming? Waarom wel/niet?

Eens met de uitgangspunten over afnemersbescherming, wel dient duidelijk te zijn wanneer de netveiligheid in gedrang komt. Ook zouden tijdelijke alternatieve transportrecht die enkel zijn ter overbrugging van netuitbreiding automatisch moeten worden omgezet. In onze optiek moet de verantwoordelijkheid hiervoor bij de netbeheerder liggen aangezien zij het beste inzicht hebben in de planning hierin en de afnemer actief moeten informeren.

Een verzoekende partij zou goed geïnformeerd moeten worden over de mogelijkheden en vervolgens de keuze moeten kunnen maken tussen: 1. vaste transportrechten (zonder CBC wat in een congestiegebied kan betekenen dat de verzoekende partij op een wachtlijst komt te staan), 2. vaste transportrechten met CBC, 3. alternatieve transportrechten (de alternatieve transportrechten blijven van toepassing ook na eventuele netuitbreiding) of 4. alternatieve transportrechten ter overbrugging tot netuitbreiding heeft plaatsgevonden. De keuze moet altijd aan de verzoekende partij worden gelaten en mag in onze optiek in principe niet worden opgelegd.

15. Zijn er andere gronden denkbaar dan netveiligheid op basis waarvan de netbeheerder een verzoek om een alternatief transportrecht kan weigeren?

Geen toevoeging.

Transportzekerheid (4.5)

16. Deelt u de uitgangspunten van de ACM over transportzekerheid van alternatieve transportrechten? Waarom wel/ niet?

Wij zijn het eens met de uitgangspunten van de ACM.

Aanvullend merken wij op: of flexibele transportrechten interessant zijn of een gecombineerde vorm van alternatieve transportrechten is niet enkel een moment opname ten tijde van het afsluiten van het contract. Hier moet continue met de veranderingen (van niet-congestie naar congestiegebied, nieuwe afnemers, etc.) een afweging in gemaakt worden. Hoe wordt dit gewaarborgd? Ook als je flexibele transportrechten hebt gecontracteerd, tot welk moment kan je nog afgeschakeld worden door de netbeheerder omdat er geen ruimte meer beschikbaar is op het net?

Om een project te kunnen ontwikkelen is het belangrijk dat er een forecast beschikbaar is van de verwachte toekomstige beschikbare netcapaciteit. Ook zal een minimale garantie op transportrechten gedurende het jaar benodigd zijn.

Tarieven (4.6)

17. Deelt u de uitgangspunten van de ACM over de tarifiering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?

Geen opmerking.

18. Hoe kan volgens u het risico op opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten of combinatievormen met aanvullende flexibele transportrechten worden voorkomen?

Het is voor ons onduidelijk wat nu precies opportunistisch gebruik is en waarom dit voorkomen/tegengegaan moet worden. Ook bijvoorbeeld de laatste drie zinnen in randnummer 62, waarom zou een partij in een dergelijk geval nog flexibele transportrechten willen contracteren? Immers, zodra de beperkingen optreden heb je met flexibiliteit geen zekerheid. Dit is een enorm risico voor de partij die hiervoor kiest.

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?

Geen toevoeging.

20. Is het bestaande 600 uurstarief nog nodig indien alternatieve transportrechten worden geïntroduceerd?

Geen opmerking.

21. Is de invoering van een producententarief volgens u wenselijk met het oog op de eventuele invoering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?

Deze vraag kunnen wij enkel in het kader van de invoering van alternatieve transportrechten niet beantwoorden gezien de vele aspecten die hierin kunnen meespelen. In onze optiek zou dit onderzocht moeten worden in het kader van een herziening van de nettatariefstructuren.

Congestiemanagement (4.7)

22. Hoe kijkt u naar de wisselwerking tussen alternatieve transportrechten, congestiemanagement en de beslissing van een netbeheerder over zijn netplanning en verzwaring?

Geen toevoeging, zie mede reactie op vraag 14.

23. Verwacht u dat er minder congestiemanagementmaatregelen worden ingezet als gevolg van alternatieve transportrechten?

Dit zal allereerst afhankelijk zijn van de mate waarin afnemers worden geïnformeerd over de mogelijkheden die er bestaan (vaste transportrechten, vaste transportrechten met CBC, alternatieve transportrechten). Anderzijds zal het naar, onze verwachting, afhankelijk zijn van de verschillende type afnemers in een bepaald gebied. Als afnemers goed worden voorgelicht zou het niet tot gevolg hoeven te hebben dat er minder congestiemanagement wordt ingezet. Echter moet de keuze welk type transportrechten gecontracteerd worden aan de verzoekende afnemer overgelaten worden (zie ook reactie op vraag 14). Een verzoekende afnemer moet zelf een weloverwogen beslissing maken en niet tot een bepaalde beslissing gedwongen worden.

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?

In onze optiek zou dit onderzocht moeten worden in het kader van een herziening van de nettatariefstructuren.

Netveiligheid (4.8)

25. Wat vindt u van de hierboven geschetste mogelijkheden om de netveiligheid te waarborgen bij het afsluiten van alternatieve transportrechten?

Geen toevoeging.

26. Ziet u nog andere mogelijkheden om dat te doen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Geen toevoeging.

Hoe werkt UIOLI (5.1)

27. Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van UIOLI? Kunt u uw antwoord toelichten?

Wij kunnen ons vinden in de beschrijving van UIOLI. De kern van UIOLI moet in onze optiek er op toezien dat een afnemer niet “onnodig” contractueel capaciteit reserveert voor een langere periode terwijl deze capaciteit niet wordt gebruikt.

28. Vindt u dat UIOLI een zinvolle bijdrage kan leveren aan een betere benutting van de bestaande netcapaciteit? Kunt u uw antwoord toelichten?

Wij verwachten dat UIOLI niet tot betere benutting van de bestaande netcapaciteit zal leiden in niet-congestiegebieden. In congestiegebieden verwachten wij dat UIOLI in beperkte mate voor een betere benutting van de bestaande netcapaciteit zou kunnen zorgen.

Randvoorwaarden bij de toepassing van UIOLI (5.2)

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?

De kern van UIOLI moet in onze optiek er op toezien dat een afnemer niet “onnodig” contractueel capaciteit reserveert voor een langere periode terwijl deze capaciteit niet wordt gebruikt.

30. Wat vindt u van de hierboven geschetste randvoorwaarden voor de toepassing van UIOLI? Mist u aandachtspunten?

- Een overgangsregeling zou opgenomen moeten worden voor bestaande grootverbruikers.
- Er moet een uitzondering worden gemaakt/rekening gehouden worden met cablepooling situaties.
- UIOLI kan niet worden toegepast op een afnemer indien er congestiemanagementmaatregelen toegepast worden.

Over GroenLeven

GroenLeven is marktleider in Nederland in grootschalige zonne-energie en levert een substantiële bijdrage aan de energietransitie. GroenLeven focust zich op dubbel ruimtegebruik, zoals zonne-energie op dak, water, boven fruit, als carport of op voormalige vuilstorten. Deze energieoplossingen heeft GroenLeven dit jaar verbreed met windenergie, energieopslag, energielandschappen en waterstof. Afgelopen jaar installeerde GroenLeven 10% van alle zonnepanelen in Nederland.