



ENERGITILSYNET

HNG/Gastra - Energi E2 klager over betaling ved overleverance

Dato: 28.06.2004 • Journalnr.: 3/1321-0102-0007/IHO/CP/DIH

Resumé

1. Energi E2 A/S (E2) har klaget til Energitilsynet over krav fra Hovedstadsregionens Naturgas I/S (HNG) og Gastra A/S (tidligere DONG Transmission A/S) om betaling for E2s overskridelse af sin reserverede transportkapacitet i systemerne, herunder over de pågældende bestemmelser i "Regler for Gastransport" (RFG 3.1).

2. E2 får til nogle af sine værker leveret naturgas fra to forskellige leverandører. Den ene leverandør er X. Leverandør X transporterer selv gassen frem til E2s værker, og er derfor transportkunde hos HNG og Gastra for transporten af denne gas til E2s værker. Den anden er en leverandør uden for Danmark. E2 transporterer selv gassen for denne leverance. Udover at være forbruger af naturgas, er E2 dermed også transportkunde hos HNG og Gastra for transport af den udenlandske leverance.

3. Det er transporten af E2s egne leverancer, der er genstand for klagen. E2 får bl.a. til Svanemølleværket og Avedøreværket (Avedøre 2) leveret naturgas fra de to forskellige leverandører. Hermed er der derfor to transportkunder til disse værker - E2 selv og X. E2 har som transportkunde hos HNG og Gastra overskredet sin reserverede maksimale kapacitet til Svanemølleværket (transmissionsnettet og distributionsnettet) i februar 2003 og til Avedøre 2 (transmissionsnettet) i august 2003.

4. Leverancerne til Svanemølleværket sker for begge transportkunder til samme måler (det er ikke fysisk i forhold til gassen muligt med flere målere til samme værk). De målte mængder (forbruget) bliver allokeret ud på transportkunderne pro rata i forhold til deres nominering (forudbestilling).

5. I kraft af, at de målte værdier oversteg nomineringerne, blev overskridelsen af kapacitet allokeret ud på transportkunderne. I den forbindelse overskred E2 i februar 2003 i en række tilfælde sin reserverede transportkapacitet til Svanemølleværket. Endvidere overskred E2 i august 2003 i en række tilfælde sin transportkapacitet til Avedøre 2 - også her på baggrund af, at det målte aftag var større end nomineringerne samt på baggrund af det valgte allokeringsprincip. Den målte mængde for aftaget kunne i alle tilfælde rummes inden for den samlede kapacitet reserveret for de to transportkunder tilsammen.

6. Gastra valgte ikke at opkræve overleverancebetaling i relation til Svanemølleværket i februar 2003, da det var nyt for E2 at lade sig forsyne af to leverandører - og dermed også at anvende det valgte allokeringsprincip. HNG fastholdt krav om betaling for overskridelsen og krævede i alt 100 % af den årlige kapacitetsbetaling for den højeste overskridelse. Gastra beregner et overleverancegebyr på 2 % for hver af E2s overskridelser i august 2003 til Avedøre 2 udover 102 % af den reserverede kapacitet (tolerancemargin før beregning er 2 %).

7. E2 finder det urimeligt, at der skal betales for overleverance samt i øvrigt, at der er krav om kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling ved adgang til naturgassystemet. E2 mener endvidere, at bestemmelser om allokering af mængder forstærker de - efter E2s opfattelse - urimelige bestemmelser om overleverancebetaling. Endelig er E2 af den opfattelse, at en kunde med en transportaftale med afbrydelig nødforsyning ikke skal betale den samme overleverancebetaling som en kunde med en transportaftale med uafbrydelig nødforsyning.

8. E2 klager over de konkrete krav om betaling for overleverancer og over de tilhørende regler i RFG 3.1. Ifølge reglerne skulle transportkunder ved overleverancer i *transmissions-systemet* betale 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse, og 2 %

SEKRETARIATET FOR ENERGITILSYNET

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

Tlf. 4171 5400
post@energitilsynet.dk
www.energitilsynet.dk

af den årlige kapacitetsbetaling for yderligere overskridelser. E2 klager endvidere over, at transportkunder i *distributionssystemet* skulle betale 100 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse.

9. ETs vurdering af bestemmelserne om overleverancebetaling er foretaget i lyset af de overordnede krav om kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling, der var gældende i HNG og Gastras net efter RFG 3.1.

10. ET (sekretariatet) har undersøgt forholdene omkring overleverancebetaling i en række transmissionsselskaber i EU. Alle selskaber har bestemmelser om betaling for overskridelser af den reserverede kapacitet.

11. Selvom der ikke er kapacitetsbegrænsninger i et system, så er der faste kapacitetsomkostninger til anlæggets forrentning, afskrivninger og drift uafhængig af anlæggets anvendelse. En fordeling mellem kapacitetsbetaling og variabel betaling er en måde at fordele disse omkostninger på mellem brugerne af systemet. Overleverancebetaling er betaling for at overskride den på forhånd reserverede transportkapacitet. Overleverancebetaling er derfor også en kapacitetsbetaling. Såfremt der ikke kræves betaling for overskridelser af kapacitet, vil der ikke være incitamenter til at reservere korrekt kapacitet. Endvidere vil brugere, der overskrider, få stillet en transportkapacitet til rådighed uden betaling. ET finder derfor, at det i et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling ikke er urimeligt, at en transportkunde skal betale for overskridelse af den reserverede transportkapacitet.

12. I forbindelse med RFGs bestemmelser om allokering af mængder - herunder også ved overskridelser af transportkapaciteten - finder ET, at det er væsentligt, at transportkunden har mulighed for sammen med den anden transportkunde at vælge et allokeringsskema til fordeling af det målte aftag mellem transportkunderne. Det er samtidig ET's opfattelse, at det er nødvendigt, at der efter RFG gælder et "fall back" princip til allokering af det målte aftag, såfremt transportkunderne ikke er blevet enige om et allokeringsskema.

13. I den forbindelse er det vurderingen, at pro rata allokering i forhold til nomineringen er en objektiv måde at allokere det målte aftag på. Det afgørende er, at transportkunderne har *muligheden* for indbyrdes selv at finde frem til et andet princip, end det der ellers gælder efter RFG - et andet princip der bedre passer til de specifikke behov der måtte gælde for lige netop disse transportkunders leverancer til en given slutkunde. I den sammenhæng finder ET endvidere, at det ikke er transmissionsselskabets ansvar, om transportkunderne bliver enige om et andet princip.

14. For så vidt angår vurderingen af selve den metode der anvendes til opkrævning af overleverancebetalingen, lægges der vægt på, at der er sammenhæng mellem betaling for overskridelsen og den periode overskridelseskapaciteten er til rådighed. Selvom der ikke er kapacitetsbegrænsninger i transportsystemet, anvendes transportkundernes reserverede transportkapacitet bl.a. til at fordele omkostningerne mellem brugerne af systemet. Derfor er det endvidere ET's opfattelse, at en overleverancebetaling kan indeholde et incitamentsfremmende element for at sikre, at transportkunderne reserverer tilstrækkelig transportkapacitet. ET's vurdering af kravet om overleverancebetaling vil tage udgangspunkt i de vilkår og metoder der gælder for opkrævningen af betalingen - og dermed ikke de konkrete beløbsstørrelser.

15. Uanset om en transportkunde har afbrydelig eller uafbrydelig nødforsyning, finder ET det ikke urimeligt, at transportkunder betaler det samme for at overskride den reserverede transportkapacitet. Det ville være urimeligt, hvis der ved overskridelse af transportkapaciteten blev differentieret mellem de to kundetyper, idet overleverance relaterer sig til selve transporten, og ikke til nødforsyningen.

Afgørelse

16. Det meddeles Gastra A/S, Hovedstadsregionens Naturgas I/S og Energi E2 A/S, at

I. Energitilsynet finder, at det ikke er urimeligt i henhold til naturgasforsyningsloven, at en transportkunde i såvel transmissionssystemet som distributionssystemet i et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling skal betale for yderligere kapacitetsanvendelse ved overskridelse af den reserverede transportkapacitet, jf. NGFL § 37, stk. 2 og § 38.

II. Energitilsynet finder det ikke urimeligt - ej heller i forbindelse med opgørelse af overleverancebetaling - at udgangspunktet for allokering af mængder ved en slutkunde i RFG er pro rata i forhold til nomineringen, når blot transportkunderne selv har haft mulighed for indbyrdes at vælge et andet princip, der bedre afspejler transportkundernes behov, jf. NGFL § 7, stk. 4, § 37 (bemærkningerne in fine), § 38, § 40 og § 41, stk. 1.

III. Energitilsynet finder, at bestemmelsen i dagældende RFG 3.1 om, at en transportkunde i *distributionssystemet* skulle betale 100 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største

overskridelse af den reserverede kapacitet er urimelig, jf. NGFL § 37 (bemærkningerne in fine) og § 37 stk. 2.

IV. Energitilsynet finder, at bestemmelsen i RFG 3.1 om, at der i *transmissionssystemet* skulle betales 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse er urimelig, jf. NGFL § 38.

V. Energitilsynet anser det ikke for urimeligt, at en transportkunde i transmissionssystemet efter RFG 3.1 skulle betale 2 % af den årlige kapacitetsbetaling for hver overskridelse, jf. NGFL § 38.

VI. Energitilsynet finder det ikke urimeligt, at transportkunder i transmissionssystemet - uanset afbrydelig eller uafbrydelig nødforsyning - betaler det samme for at overskride den reserverede transportkapacitet, jf. NGFL § 38.

Sagsfremstilling

17. Energi E2 A/S (E2) har den 25. september 2003 klaget til Energitilsynet over krav fra Hovedstadsregionens Naturgas I/S (HNG) og Gastra A/S (tidligere DONG Transmission A/S) om betaling for overleverancer[1] i henholdsvis distributions- og transmissionssystemet.

18. E2 ejer og driver 17 kraft- og kraftvarmeværker i Østdanmark og anvender bl.a. naturgas i sin produktion af elektricitet og varme. Naturgassen transporteres fra grænsen i Ellund eller fra Nordsøen ved Nybro først igennem transmissionssystemet, og derefter igennem distributionssystemet, hvor gassen bliver distribueret ud til værkerne.

19. Denne sag vedrører primært E2s forbrugssteder Svanemølleværket og Avedøreværket (Avedøre 2). Transportaftalen til Svanemølleværket er puljet[2] med transportaftaler til E2s værker i Hillerød og Helsingør. Svanemølleværket og værkerne i Hillerød og Helsingør, er placeret i HNGs net - dvs. i distributionssystemet. E2s værk Avedøre 2 er forbundet direkte til transmissionssystemet.

20. E2 får leveret naturgas fra to forskellige leverandører. Den ene leverandør er X (X transporter selv denne leverance). Den anden er en leverandør uden for Danmark, hvor E2 selv varetager rollen som transportkunde. E2 fungerer dermed både som transportkunde og som forbruger af naturgas.

21. Svanemølleværket og Avedøre 2 får leveret gas fra begge leverandører, og der er således to transportkunder til disse værker. Kraftvarmeværkerne i Hillerød og Helsingør får kun leveret gas fra E2. Der er derfor kun én leverandør (og én transportkunde) til disse værker.

22. E2 har som transportkunde indgået transportaftaler med og reserveret transportkapacitet i både Gastras net (transmissionsnettet) og HNGs net (distributionsnettet). E2 har overskredet den reserverede maksimale kapacitet til den puljede aftale (Svanemølleværket, Hillerød og Helsingør) i forbindelse med transport til Svanemølleværket (transmission og distribution) i februar 2003. Endvidere har E2 overskredet den reserverede maksimale kapacitet i forbindelse med transport til Avedøre 2 (transmissionsnettet) i august 2003. På den baggrund har E2 modtaget et betalingskrav fra HNG for overskridelse af transportkapaciteten til Svanemølleværket og et betalingskrav fra Gastra for overskridelse af den reserverede transportkapacitet til Avedøre 2.

23. E2 klager over:

- Krav fra HNG om betaling for overskridelse af den reserverede kapacitet ved Svanemølleværket, februar 2003, på 829.513,96 kr.
- Krav fra Gastra om betaling for overskridelse af den reserverede kapacitet til Avedøre 2, august 2003, på 157.227,04 kr.[3]
- De generelle bestemmelser om betaling for overleverance i RFG 3.1 for både transmission og distribution.

24. Det er vurderingen, at ET i sin behandling af ovenstående ikke skal tage stilling til de konkrete beløbsstørrelser, men derimod til de *vilkår*, der ligger til grund for de konkrete beløb. Dvs. først og fremmest skal det vurderes, om det var rimeligt at opkræve overleverancegebyr. Såfremt det ikke findes urimeligt at opkræve overleverancebetaling skal det vurderes, om de *metoder* selskaberne har anvendt ved beregning af overleverance, har været urimelige.

25. Regler for adgang til naturgassystemet i Danmark har været under væsentlig forandring i de seneste år. RFG 3.1, som E2 har påklaget, er senere blevet ændret pr. 1. januar 2004 (RFG 4.0) og igen pr. 1. maj 2004 (RFG 4.1). Endvidere er priserne for HNG ændret 1. oktober 2003 og priserne (herunder overleverancegebyr) for Gastra er ændret pr. 1. januar 2004 og igen pr. 1. februar 2004. Derfor vurderes i sagen rimeligheden af de påklagede daværende priser og betingelser med henblik på en vurdering af rimeligheden af de konkrete betalingskrav. Kravet om overleverancebetaling vurderes endvidere i lyset af kravene om kapacit-

tetsreservation og kapacitetsbetaling, der var gældende i distributions- og transmissionsnetten efter de daværende RFG 3.1., se endvidere punkt 58 og 59 i sagsfremstillingen.

26. Sagsfremstillingen struktureres således:

27. **Afsnit 2** omhandler det faktiske hændelsesforløb i relation til Svanemølleværket i februar 2003 samt på Avedøre 2 i august 2003. **Afsnit 3** beskriver relevante regler for anvendelse af gasnettet. **Afsnit 4** omhandler E2s klagepunkter samt parternes argumentation, herunder 4a) Transportsystemet og baggrunden for overleverancebetaling, 4b) om allokering af mængder ved flere transportaftaler til samme forbrugssted samt 4c) og 4d) om henholdsvis HNGs og Gastras konkrete krav om betaling for overleverance ved Svanemølleværket og Avedøre 2 og **Afsnit 5** beskriver lovgrundlaget.

2. Hændelsesforløb

2a. Leverancer til Svanemølleværket, februar 2003

28. E2 indgik 1. juli 2002 en puljet aftale med HNGHHNG om transport af naturgas til kraftvarmeværkerne i Hillerød og Helsingør. Den 1. februar 2003 blev Svanemølleværket inkluderet i den puljede distributionsaftale, uden at den samlede transportkapacitet blev forøget. Sæsonmængdeprofilen[4] for E2s transport til Svanemølleværket var af E2 angivet som "Ved udfald af Hillerød og/eller Helsingør eller når Hillerød og/eller Helsingør ikke aftager maksimum timemængder." E2 havde også indgået en transportaftale med Gastra med kapacitet reserveret i transmissionssystemet.

29. HNG transporterer gas for både E2 og leverandør X til Svanemølleværket, og leverancerne sker til samme måler, da det kun er fysisk muligt at måle det samlede aftag af gas gennem én måler. Det faktiske målte aftag på Svanemølleværket allokeres af Gastra pro rata til E2 og X i forhold til de to transportkunders nomineringer (angivelser af transporterede transportmængder forud for transporttiden).

30. Transportkunderne E2 og X har forud for transport i februar 2003 sammen med Gastra drøftet forskellige principper til fordeling af de faktiske målte mængder. X og E2 kunne imidlertid ikke blive enige om et andet princip, herunder om E2s betaling til X for et andet princip, der kunne minimere E2s risiko ved allokering af mængder. Gastra har derfor anvendt pro rata allokeringsskemaet.

31. E2s samlede timeaftag på de puljede transportaftaler har i februar 2003 fordelt over 6 døgn overskredet den reserverede puljede maksimale timemængde 63 gange i alt. Den højeste timemængde er målt den 20. februar 2003.

32. For den 20. februar 2003 nominerede E2 som transportkunde gas til Svanemølleværket for alle gasdøgnet[5] timer. Samtidig blev den bestilte transportkapacitet udnyttet næsten fuldt ud til gastransport til kraftvarmeværkerne i Hillerød og Helsingør. X nominerede (efter aftale med E2 som slutkunde) også leverancer til Svanemølleværket for den 20. februar 2003.[6]

33. Den 20. februar 2003 kørte anlæggene i morgentimerne på Hillerød, Helsingør og Svanemølleværket automatisk op. Det målte aftag på Svanemølleværket var i morgentimerne højere end det nominerede, og Gastra allokerede den leverede mængde til E2 og X pro rata i forhold til nomineringen. Det målte aftag var dog ikke større end den samlede reserverede timekapacitet på de to transportaftaler (E2 og X) tilsammen.

34. I samme tidsrum var der også aftaget gas på værkerne i Hillerød og Helsingør. Den totale mængde for E2s transport af gas til de 3 værker tilsammen blev med E2s allokerede mængde fra Svanemølleværket i dette tidsrum overskredet.

35. Distributionsselskabet henholdsvis transmissionsselskabet drog forskellige konsekvenser af hændelsesforløbet. Gastra vurderede, at overskridelserne i februar 2003 hovedsageligt kunne tilskrives, at aktørerne - herunder E2 - ikke var fortrolige med de praktiske følger af, at en slutkunde vælger at lade sig forsyne af to leverandører. Gastra frafaldt derfor kravet om overleverancegebyr for E2s overleverancer i februar 2003. I stedet afregnedes efterfølgende for den brugte kapacitet.

36. HNG fastholdt krav om betaling for overleverance og fremsendte 18. august 2003 en årsopgørelse for året 1. juli 2002 - 30. juni 2003 (aftaleperioden for den puljede transportaftale) med en efterregulering/opkrævning over for E2 i form af kapacitetsbetaling svarende til timen med det højeste faktiske målte forbrug under E2s transportaftale. Efterregningen fra HNG androg ca. 830.000 kr.

2b. Leverancer til Avedøre 2, august 2003

37. Avedøre 2, som er direkte tilsluttet transmissionsnettet, har også to leverandører af naturgas, en udenlandsk og X. Leverandør X transporterer selv sine egne leverancer, og E2 transporterer leverancerne fra udlandet. Til denne transport har E2 reserveret transportkapacitet hos Gastra.

38. Ultimo august 2003 overskred E2 som transportkunde - fordelt over 6 dage - 16 gange i alt sin reserverede timekapacitet til Avedøre 2. De største overskridelser sker den 28. og 31. august.

39. Den 28. august 2003 nominerede X (efter anvisning fra E2 selv som forbruger) og E2 gas til Gastra. E2 anvendte imidlertid mere gas end planlagt ved nomineringen. Den målte mængde blev derfor allokert til E2 og X pro rata i forhold til nomineringen. X havde ikke overskredet sin kapacitetsreservation. E2 havde derimod overskredet sin reserverede kapacitet i forhold til de allokerte mængder. Den målte mængde var dog ikke større end den samlede maks. time kapacitet for de to transportaftaler tilsammen.

40. Den 31. august 2003 forventer E2 ikke at skulle bruge gas i timerne 19-22. E2 og X nominerer derfor 0 (transport af gas) i disse timer til Gastra. Efter et mindre driftsstop den 31. august 2003 starter Avedøre 2 imidlertid op tidligere end planlagt, og det målte aftag i disse timer er dermed større end den samlede nominering på 0. Gastra allokere det målte forbrug på de to transportkunder i forhold til nomineringen således, at hver får halvdelen af forbruget. X overskrider ikke sin reservation, men E2s allokerte mængde er større end E2s reservation, hvorfor E2 har en overskridelse af den reserverede kapacitet. Den samlede transportkapacitet for de to aftaler tilsammen er dog ikke blevet overskredet.

41. Gastra beregner et overleverancegebyr på 2 % af den årlige kapacitetsbetaling for hver af E2s overskridelser - dog betaler E2 først gebyrer for overskridelser, som er ud over 102 % af den reserverede kapacitet (tolerancemargin 2 %). E2 bliver i alt opkrævet ca. 157.000 kr. for overskridelserne i august 2003.

3. Regler for anvendelse af naturgassystemet

42. I dette afsnit beskrives og forklares relevante bestemmelser i RFG version 3.1 som var gældende indtil 31. december 2003, dvs. på tidspunktet for den konkrete klage, samt RFG 4.1, som trådte i kraft 1. maj 2004 (RFG 4.0 var gældende fra 1. januar 2004 til 30. april 2004. Den eneste forskel mellem RFG 4.0 og 4.1 af relevans for denne sag er mulighed for at handle med transportkapacitet, som er indført med RFG 4.1.[7]). For så vidt angår priserne, ændrede HNG sine priser pr. 1. oktober 2003 og Gastra ændrede sine priser pr. 1. januar 2004 og igen pr. 1. februar 2004.

Kapacitetsreservation

43. Før 31. december 2003 var der krav om kapacitetsreservation i *transmissionssystemet* efter den forventede maks. time anvendelse fra et leveringspunkt (entry) i transmissionssystemet til et overgangspunkt i distributionsnettet, eller til et direkte forbrugssted i transmissionssystemet. Der var således punkt-til-punkt kapacitetsreservation, med mulighed for at pulje transportaftaler med samme leveringspunkter og overgangspunkter/releveringspunkter, såfremt transportperioden var sammenfaldende. Der er tre leveringspunkter ind i det danske transmissionssystem. Disse er ved Ellund (ved den tyske grænse), Nybro (der hvor gassen kommer ind fra Nordsøen) samt ved Dragør. Et "overgangspunkt" er det sted, hvor transporten af naturgas overgår fra transmissionsbevillingshaveren (Gastra) til en distributionsbevillingshaver (her HNG).

44. Pr. 1. januar 2004 består transmissionssystemet af én samlet exit zone, som omfatter samtlige distributionsområder (og direkte forbrugssteder). Der er også i dag krav om kapacitetsreservation efter kundens forventede maks. time, men en transportkunde behøver kun at bestille én samlet exit kapacitet for alle sine forbrugssteder/slutkunder.

45. Siden medio 2002 (RFG 2.3) og frem har det - udover årskapacitetsaftaler været muligt at indgå månedsaftaler for reservation af kapacitet. Se nedenfor omkring betaling for en månedsaftale. Gastra forventer at indføre kortere kapacitetsaftaler - uge og døgnkapacitetsaftaler - enten pr. 1. oktober 2004 eller senest 1. januar 2005.

46. I *distributionsystemet* var der før 1. oktober 2003 krav om kapacitetsreservation efter kundens forventede maks. time anvendelse pr. år. Havde kunden flere transportaftaler til samme overgangspunkt til transmissionsnettet, var det muligt for denne at pulje kapaciteten. Efter 1. oktober 2003 er der ikke krav om kapacitetsreservation i HNG (distributionsnettet), og transport i distributionsnettet sker alene efter en variabel betaling i forhold til transportkundens faktiske anvendelse.

Transportbetaling

47. Både før og efter 1. januar 2004 er transportbetalingen vedr. *transmissionsnettet* en kombination af en kapacitetsbetaling (ud fra maks. time) og variabel betaling. Før 1. januar 2004 var forholdet mellem priselementerne 95/5, men fra 1. januar 2004 og frem er det 75/25. Prisen for en månedskapacitetsaftale er angivet i procent af en årskapacitetsaftale. En månedsaftale om sommeren er billigere end en månedsaftale om vinteren.

48. Før 1. oktober 2003 var der i HNGs net et forhold mellem en kapacitetsbetaling (beregnet ud fra maks. time kapacitet) og variabel betaling på ca. 40/60. Efter 1. oktober 2003 er der kun variabel betaling, dvs. betaling efter transportkundens faktiske forbrug.

Allokering

49. I tilfælde af at der er leverancer fra flere transportkunder til en slutkunde, skal det målte aftag hos slutkunden allokere på de forskellige transportkunder. Ifølge RFG har transportkunderne mulighed for selv indbyrdes at blive enige om et allokeringsskema, der skal lægges til grund for, hvordan det målte aftag hos slutkunden skal allokere ud på de forskellige transportkunder. Det allokeringsskema transportkunderne evt. selv måtte finde frem til, skal dog, af hensyn til samspillet med systemet, godkendes af Gastra.

50. Såfremt transportkunderne ikke indbyrdes aftaler et princip - f.eks. fordi de ikke kan blive enige om et princip - bliver det målte aftag hos slutkunden ifølge RFG allokere pro rata i forhold til nomineringen. Pro rata princippet efter RFG er dermed et "fall back" princip, der tages i brug, hvis transportkunderne ikke indbyrdes er blevet enige om andet princip. Pro rata allokeringsskema, med mulighed for at transportkunderne selv kan vælge et andet allokeringsskema, følger både af de gældende RFG i 2004, som i RFG 3.0 og 3.1., der gjaldt i 2003.

Overskridelse af reserveret transportkapacitet

51. I transmissionsnettet beregnes betaling for kundens overskridelse af den reserverede maks. time kapacitet, når transportkunden overskrider 102 % af den bestilte kapacitet, dvs. at der er en tolerancemargin på 2 %. Før 1. januar 2004 var gebyret ifølge RFG 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse i transmissionsnettet, og 2 % af den årlige kapacitetsbetaling for øvrige overskridelser (beregning ud fra en transportaftale med uafbrydelig nødforsyning[8]), jf. punkt 7.4 og 17.5 i RFG 3.1.

52. Efter 1. januar 2004 udgør overleverancebetalingen 7 % af kapacitetsbetaling på en månedstransportaftale med uafbrydelig nødforsyning. Gebyret er således reduceret, og der betales et lavt gebyr for både den største og de efterfølgende overskridelser, jf. punkt 11.4 og 15.3 i RFG 4.1. Derudover er overleverancegebyret i sommermånederne yderligere reduceret, idet den månedlige kapacitetsbetaling er sæsonafhængig. I månederne maj til september svarer gebyret til 0,56 % af en årskapacitetsaftale, hvilket ifølge Gastra afspejler, at transmissionsnettet er mindre belastet i sommerhalvåret. For vintermånederne svarer gebyret for overleverance til mellem 2 - 2,4 % af den årlige kapacitetsbetaling.

53. I HNGs distributionssystem betalte transportkunder ikke et egentligt overleverancegebyr. Transportkunderne betalte imidlertid for den højeste af enten den reserverede maks. timekapacitet eller den faktisk anvendte maks. timekapacitet, jf. punkt 17.3 i RFG 3.1. Det er således den største overskridelse af kapacitet, der angiver, hvor meget der skal betales for. Der betales dermed 0 % for øvrige overskridelser, der er mindre end den største.

54. Overskridelse af den reserverede maksimale timemængde øger dermed proportionalt den samlede kapacitetsbetaling, forstået således, at såfremt der er reserveret en maksimal timemængde på 1000 m³, og den faktisk brugte maksimale timemængde i en time udgør 1100 m³, så stiger den samlede kapacitetsbetaling på årsbasis med 10 %. HNG havde ingen tolerancemargin. Efter 1. oktober 2003 er der ingen betaling for overskridelse af kapacitet, idet der ikke er kapacitetsreservation eller - betaling i HNGs net.

4. Klagepunkter og argumenter

55. Som det tidligere er forklaret, jf. punkt 23, har E2 klaget over bestemmelserne om overleverancebetaling i RFG 3.1 generelt samt over to konkrete betalingskrav for E2s overskridelse af den reserverede kapacitet fra henholdsvis HNG og Gastras system. I E2s argumentation er der også rejst kritik af, at der skal reserveres og betales for transportkapacitet i systemet. Ligeledes har selskaberne i sin argumentation fremført argumenter vedr. systemet, dels som reaktion på E2s kritik, og dels fordi systemet om reservation og betaling for kapacitet af selskaberne ses som tæt forbundet med betalingen for overskridelse af reserveret kapacitet.

56. ET finder, at der er en sammenhæng mellem det påklagede om overleverancebetaling og forholdene om kapacitetssystemet. Det skyldes, at overleverancebetaling netop knytter sig til, at en kunde har transporteret mere gas, end der på forhånd er reserveret af kapacitet, og denne yderligere transportkapacitet skal kunden betale for - dvs. overleverancebetaling er en kapacitetsbetaling. Samlet set er det vurderingen, at et krav om overleverancebetaling må ses i lyset af systemet som helhed.

57. ET har - på baggrund af den kritik E2 har rejst af Gastras kapacitetssystem og på baggrund af en anden klage - i foråret 2004 haft drøftelser med en række aktører omkring Gastras kapacitetssystem. Drøftelserne har især taget udgangspunkt i fordele/ulemper ved systemet i forhold til den fulde markedsåbning pr. 1. januar 2004. Det skal tilføjes, at

Gastras kapacitetssystem har udviklet sig markant i forhold til RFG 3.1 i 2003. ET har som følge af drøftelserne vurderet, at problemstillingen omkring kapacitetssystemet i transmissionssystemet kræver en nærmere belysning. ET vil derfor arbejde videre med denne problemstilling. Vurderingen af kapacitetssystemet vil tage udgangspunkt i det nugældende system (4.1).

58. Det er vurderingen, at klagen fra E2 over selve overleverancebetalingen bør vurderes uafhængigt af den kommende undersøgelse af Gastras kapacitetssystem men med udgangspunkt i det kapacitetssystem, der var gældende i 2003 (3.1). Endvidere har klagen været sat i bero i flere måneder, og det er ikke muligt på nuværende tidspunkt præcist at sige, hvor lang tid undersøgelsen vil tage.

59. Selskabernes krav om overleverancebetaling bliver derfor vurderet ud fra de rammer, der gælder for adgangen til distributions- og transmissionsnettene i de daværende systemer. I denne vurdering inddrages de dele af selskabernes argumentation i relation til kapacitetssystemet, der har relation til overleveranceproblematikken. Ligeledes vil ET skitsere de principielle argumenter, der gør sig gældende i et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling.

60. Afsnit 4 vil være struktureret som følger: a) Kapacitetssystemet og overleverancebetaling, b) Mængdeallokering mellem transportkunder, c) Betaling for overleverance i HNGs net og d) Betaling for overleverance i Gastras net.

4a. Kapacitetssystemet og overleverancebetaling

E2s klagepunkter og argumenter

61. E2 kritiserer i sin klage, at der skal reserveres og betales for kapacitet i transmissionssystemet. Baggrunden for kritikken er, at der ifølge E2 ikke synes at være kapacitetsproblemer i systemerne. Det understreges ifølge E2 også af, at bestemmelserne om kapacitetsreservations og -betalinger er ophævet pr. 1. oktober 2003 i distributionsnettene. E2 ønsker således rene volumentariffer i transmissionssystemet.

62. Af samme årsag finder E2 det urimeligt, at der skal betales for overleverance. Ifølge E2 er anvendelsen af naturgas forbundet med en række usikre forudsigelser - som f.eks. ved overskridelserne på Avedøre 2, hvor overskridelsen skyldtes ubalancer grundet elhandler, delhavarier og opkørselsforløb til dagtid[9] og overskridelsen ved Svanemølleværket (den puljede aftale), hvor det skyldtes kraftigt temperaturfald. Derfor finder E2 det ikke rimeligt, at overleverancegebyret, som Gastra anfører, er begrundet i adfærdsstyring.

63. Systemet bør efter E2s opfattelse indrettes efter markedet og markedets behov, og E2 finder, at Gastra med disse regler (om adfærdsstyring) antager, at markedsaktørerne indretter sin daglige drift med henblik på at udøve misbrug. E2 mener i øvrigt, at kravene i systemadgangen omkring balance mellem levering (indføring) og relevering (udtag)[10] er tilstrækkelige for at opnå en rationel drift af systemet.

64. E2 mener, at HNGs system (før 1. oktober 2003) og Gastras system med kapacitetsreservation og overleverancebetaling tvinger aktørerne til at foretage større reservationer, end de har brug for. Det fører ifølge E2 til en dårlig udnyttelse af kapaciteten.

65. Overleverancebetalingerne modsvarer, efter E2s opfattelse, ikke af omkostninger i naturgasnettet, og en enkelt transportkundes overskridelse af kapaciteten i en enkelt time vil ikke påvirke andre transportkunders leverancer. Bestemmelserne er urimelige og unødvendige, og gebyrernes størrelser udgør en væsentlig og uforudsigelig økonomisk risiko for brugeren af systemet og gør det risikabelt og besværligt for nye aktører at komme ind på markedet.

66. Endelig mener E2 ikke, at det er hensigtsmæssigt at se på andre lande i EU som Tyskland og Holland ved vurderingen af om betaling for overleverance er rimelig. Disse systemer har ifølge E2 været udsat for stærk kritik og E2 mener, de pågældende systemer vil blive ændret i de kommende år.

Gastras argumenter

67. Kapacitetsreservations og kapacitetsbetaling er grundlaget i Gastras prissætnings- og systemstyringsmodel, hvor transportkunder på forhånd reserverer kapacitet i naturgasnettet. Reservationerne kan desuden være af betydning for Gastras løbende drift. En stor transportkundes overskridelse af den reserverede kapacitet i en time kan ifølge Gastra påvirke andre transportkunders leverancer.

68. Gastra har tidligere oplyst, at der ikke er kapacitetsproblemer i transmissionssystemet, men selskabet finder, at der nu er indført et af de mest fleksible transportsystemer i Europa (entry - exit én zone), og på den baggrund kan der opstå kapacitetsproblemer. Store forbrugeres udnyttelse af fleksibiliteten kan gøre det nødvendigt at udbygge systemet, hvilket alle forbrugere betaler for. Gastra henviser til, at afvejningen mellem fleksibilitet og kapacitetsudnyttelse også er anerkendt af EU-Kommissionen.[11]

69. Gastra ønsker at tilbyde sine kunder størst mulig fleksibilitet, men ønsker ikke, at naturgassystemet skal krydssubsidiere el-systemet på bekostning af øvrige brugere (i naturgassystemet) ved at påtage sig rollen som buffer for el-systemet. Gastra mener ikke, det vil være rimeligt, at alle gasforbrugere skal være med til at finansiere dette. Gastra arbejder på at kunne differentiere produktporteføljen. Gastra tilbyder p.t. månedskontrakter, men forventer inden for ca. ½ år også at tilbyde uge- og døgnkontrakter. Gastra finder på den måde, at selskabet imødekommer E2s ønske om fleksibilitet i systemadgangen.

70. Gastra gør endvidere opmærksom på, at betalingsstrukturen med kapacitetsbetaling har fordelingsmæssige konsekvenser. Ved rene volumentariffer kommer gaskunder med høj belastningsfaktor[12] - dvs. med et jævnt forbrug - til at betale mere, og gaskunder med lav belastningsfaktor (ujævnt forbrug) kommer til at betale mindre. Kapacitetsbetaling giver ifølge Gastra incitament til at udnytte infrastrukturen effektivt, mens et system uden kapacitetsbetaling favoriserer forbrugere med et ujævnt forbrug.

71. For at sikre, at transportkunden reserverer den ønskede kapacitet, pålægges transportkunden en betaling, såfremt kunden overskrider den forudbestilte kapacitet. Gastra har fastsat betalingen således, så der, ifølge Gastra, er incitament for transportkunderne til at overholde reservationen.

72. Gastra henviser til, at kapacitetsmodellen og tilhørende overleverancegebyrer også benyttes i de øvrige europæiske gassystemer. Det gælder også det britiske, der anses som værende det mest liberaliserede og veludviklede i EU.

73. Kravene i systemadgangen omkring balance mellem levering og relevering er ifølge Gastra ikke tilstrækkeligt til at opnå en rationel drift af systemet. Gastra gør i den forbindelse opmærksom på, at overleverancegebyrer knytter sig til den reserverede timekapacitet, mens køb og salg af balancegas[13] vedrører ubalancer henover gasdøgnet mellem den gas der er leveret og aftaget. Gastra påpeger, at en transportkunde kan overskride sin reserverede kapacitet uden at være i ubalance.[14]

74. Gastra finder ikke, at overleverance er udtryk for transportkunders misbrug af systemet, jf. også E2s argument i punkt 63. Gastra er enig med E2 i, at aftaget af gas afhænger af en lang række forhold, men Gastra finder, at brugerne af systemet har det bedste overblik til selv at styre deres aftag.

75. Gastra erkender, at der på kort sigt ikke er direkte omkostninger ved mindre overskridelser af kapaciteten. Men der vil kunne opstå kapacitetsproblemer, hvis den nuværende prissætnings- og systemstyringsmodel, hvor overleverancegebyret er et central element, opgives.

76. Gastra henviser til, at også andre europæiske gastransmissionsselskaber pålægger transportkunder, der benytter mere kapacitet, end der er indgået aftale om, en incitamentsbaseret betaling. Det ses f.eks. hos Transco (UK), hollandske Gastransport Services, belgiske Fluxys og BEB og Ruhrgas (Tyskland). Disse selskaber benytter alle overleverancegebyrer.

HNGs argumenter

77. Kapacitetsbetalingen gældende før 1. oktober 2003 har bl.a. været en metode til at fordele en væsentlig del af HNGs indtægtsramme[15] på forskellige brugere af systemet. Brugere med et relativt jævnt forbrug bidrog forholdsvis mindre til fællesomkostningerne end brugere med et forholdsvis ujævnt forbrug. Tarifferne var gældende for alle, der benyttede HNGs net. HNG er af den holdning, at udformningen er i overensstemmelse med loven.

78. Kapacitetsbetalingen har i mindre grad været begrundet i adfærdsstyring, idet der ifølge HNG generelt ikke er kapacitetsproblemer i distributionsnettet ved forsyning af de nuværende forbrugere.

79. I forbindelse med den fulde markedsåbning 1. januar 2004 har HNG imidlertid vurderet at en række forbrugere med lav belastningsfaktor (dvs. ujævnt forbrug) ikke vil være interesserede i at anvende naturgas, hvis HNGs indtægtsramme i overvejende grad udmøntes ved betaling for bestilt eller udnyttet kapacitet. I lyset af de nuværende kapacitetsforhold har HNG derfor besluttet, at kapacitetsbetalingen pr. 1. oktober 2003 og indtil videre ned sættes til 0 kr.

80. HNG fremhæver dog, at det er af væsentlig betydning for alle brugere af distributions-systemet, at der afsættes så meget gas som muligt, idet dette vil betyde den laveste gennemsnitlige distributionsbetaling pr. distribueret m³ naturgas. HNG mener derfor, at det er vigtigt, at distributionselskaberne har en bred vifte af elementer[16], der kan indgå i den samlede distributionstarif - elementer der kan kombineres i lyset af naturgassens generelle konkurrencesituation i forhold til andre brændsler. HNG ønsker derfor, at selskabet fortsat har mulighed for at anvende kapacitetsbetaling i sin tarifiering.

81. Til E2s påstand om, at kundernes overskridelse af reserveret kapacitet ikke er omkostningsrelateret, forklarer HNG, at hovedparten af HNGs omkostningsbase er fællesomkost-

ninger, der ikke med rimelighed kan henføres til en bestemt kunde eller kundegruppe. HNG mener ikke, at der efter de tidligere vilkår før 1. oktober 2003 var overleverancegebyr forbundet med benyttelsen af HNGs distributionsnet, jf. afsnit 4c nedenfor.

4b. Mængdeallokering mellem transportkunder

E2s klagepunkter og argumenter

82. E2 er af den opfattelse, at bestemmelserne om systemadgang (RFG) kun formelt set giver mulighed for flere transportaftaler til samme slutkunde. I praksis er den økonomiske risiko for stor, idet pro rata allokeringssprincippet forstærker de urimelige virkninger af overleverancebetalingen. E2 pointerer, at det ikke er allokeringssprincippet i sig selv, der er et problem, men derimod samspillet med overleverancebetalingen.

83. E2 finder det urimeligt, at der pga. allokeringen kan kræves overleverancebetaling for at maks. timekapaciteten på én transportaftale er overskredet, såfremt det målte aftag hos slutkunden ikke er større end summen af de to transportaftaler tilsammen.

84. Selvom transportkunderne efter RFG indbyrdes kan aftale et andet princip end pro rata allokering i forhold til nomineringen, mener E2, at der ikke er en reel valgmulighed. Baggrunden herfor er, at E2 vedrørende Svanemølleværket fandt prisen (fra transportkunde/leverandør X) for høj, for at X (som den anden transportkunde) fik henført hele forskellen mellem nominering og anvendelse.

85. Det målte aftag den 20. februar 2003 på Svanemølleværket kunne ifølge E2 have været omfattet af den anden transportkundes transportkapacitet. På grund af allokeringen blev E2s transportaftale tillagt en teoretisk ekstra mængde på trods af, at der var rigelig uudnyttet kapacitet på de to transportaftaler tilsammen.

Gastras argumenter

86. Gastra mener, det giver kunderne fleksibilitet, når der er mulighed for flere transportkunder og dermed flere leverandører til samme slutkunde. Gastra bemærker hertil, at der på elmarkedet ikke eksisterer samme mulighed.

87. Når kun slutkundens samlede aftag måles, forudsætter det enighed om et princip for allokering af de transporterede mængder, påpeger Gastra. Det er endvidere afgørende, at allokeringssprincippet er valgt på forhånd, for at der objektivt og entydigt skal kunne fordeles den samlede måleværdi mellem transportkunderne. Den enkelte transportkunde har krav på at kende netop sin leverance til slutkunden efter gasdøgnets afslutning - og ikke arbitrært at få allokert mængder til sin aftale på et senere tidspunkt.

88. I forbindelse med E2s drøftelser med Gastra om leverancer til Svanemølleværket, blev E2 af Gastra gjort opmærksom på, at pro rata allokeringssprincippet efter RFG kun gjaldt, såfremt transportkunderne (her E2 og transportkunde X) ikke indbyrdes havde valgt et andet allokeringssprincippet. Et andet allokeringssprincippet kunne f.eks. være "fixed-swing", hvor den ene transportkunde (her E2) bliver allokert en fast mængde eller "ren pro rata", hvor målingen fordeles efter en fast nøgle. Gastra bemærker endvidere, at princippet er almindeligt i både Europa og USA.

89. Ifølge Gastra kan en slutkunde normalt advisere sine transportkunder om et andet allokeringssprincippet. Endvidere fremhæver Gastra, at selskabet ingen indflydelse har på transportkundernes aftaler om et andet allokeringssprincippet.

90. Gastra er enig med E2 i, at en transportkunde kan komme til at betale overleverancegebyr, selvom det samlede aftag ved slutkunden ikke overstiger den samlede maksimale timekapacitet reserveret på transportaftalerne under ét. Problemet opstår kun, når en slutkunde har mere end én leverandør og skyldes ifølge Gastra dels valg af allokeringssprincippet, og dels at der ikke har været den nødvendige kommunikation og koordinering mellem slutkunden og transportkunderne.

HNGs argumenter

91. HNG anfører, at der er øget risiko for konflikter mellem de involverede parter, når der er flere transportkunder til samme måler. Det gælder især, når man vælger en allokeringssprincippet, hvor forbruget fordeles på basis af de enkelte leverandørers individuelle og ukordinerede nomineringer.

92. I markedsmodellen for distribution ved åbningen af det danske gaskmarked 2004 er problemstillingen blevet løst i distributionsnettene, idet transportbetalingen hertil er et anliggende mellem den enkelte forbruger og distributionselskabet. Forbrugerne kommer derved kun til at betale for den faktiske udnyttelse af nettet, uanset hvorledes leverancerne er fordelt mellem to eller evt. flere samtidige leverandører.

4c. Betaling for overleverance i HNGs net

E2s klagepunkter og argumenter

93. I HNGs distributionsnet indebærer overleverance som tidligere nævnt, at kundens kapacitetsbetaling for transportaftalen svarer til overleverance niveau i stedet for den reser-

verede maks. time kapacitet. E2 mener, at opkrævning af 12 måneders betaling for en enkelt times overskridelse i HNGs net, er det samme som et strafgebyr.[17] Den betydelige ekstrabetaling er ikke modsvaret af omkostninger for HNG, og E2 finder det urimeligt, at HNG baserer den samlede omkostningsdækning på indbetaling af strafgebyrer. Princippet indebærer ifølge E2, at transportkunder har incitament til at reservere mere end de skal bruge.

94. Bestemmelsen om at der først skal betales overleverancegebyr for mængder over 102 %, gælder ikke overleverancebetaling i HNGs net. Der er måleusikkerhed forbundet med gasmålere, og E2 finder i øvrigt, at måleusikkerheden er højere end 2 %. E2 synes det er kritisabelt, at der knyttes strafelementer som overleverancebetaling, til målinger, som er usikre. Brugere af systemet risikerer at blive udsat for strafgebyrer, der alene skyldes uopdagede målefejl. Derfor er E2 utilfreds med, at der ikke som i transmissionssystemet er indbygget tolerancemargin i HNGs system, før der beregnes overleverance.

95. For så vidt angår Svanemølleværket har E2 oplyst, at årsagen til, at Svanemølleværket blev inkluderet i den puljede aftale, uden at den samlede transportkapacitet blev forøget, var, at E2 fortrinsvis ville transportere gas til Svanemølleværket, når gasforbruget var lavt på værkerne i Hillerød og Helsingør.

96. E2 finder det i øvrigt kritisabelt, at HNG først d. 19. august 2003 modtog et betalingskrav fra HNG vedr. overskridelsen d. 20. februar 2003. E2 modtog allerede d. 21. februar 2003 en rapport fra Gastra om målingerne, der viste overskridelsen af nomineringen.

HNGs argumenter

97. Ifølge HNG er der ikke er overleverancegebyr eller strafgebyrer forbundet med benyttelse af HNGs distributionsnet. Selskabet påpeger, at kapacitetsbetalingen for en transportperiode alene baserer sig på den maksimale timemængde - den højeste af den reserverede kapacitet eller den faktiske anvendte. Der betales ikke kapacitetsbetaling for hver enkelt overskridelse af kapacitetsbestillingen.

98. Betalingen i kr./m³ er den samme uanset, om det er den bestilte eller den faktiske puljede maksimale timeleverance ved overleverancer, der lægges til grund. HNG mener derfor ikke, at en transportkunde har incitament til at bestille en større timemængde end nødvendigt.

99. Omkring kapacitetsoverskridelserne i februar 2003 for de puljede transportaftaler, oplyser HNG, at selskabet siden ikrafttrædelse af transportaftalerne den 1. juli 2002 vedr. kraftvarmeværkerne i Hillerød og Helsingør dagligt har fremsendt de målte timeværdier til E2. HNG har ikke haft mulighed for at gøre det samme for måledata på Svanemølleværket, da denne måler ikke administreres af HNG.

100. HNG anfører, at inden Svanemølleværket blev inkluderet i transportaftalen gjorde HNG E2 opmærksom på, at E2 påtog sig en risiko ved ikke samtidigt at ændre kapacitetsbestillingen, idet der var risiko for at den faktiske puljede maksimale timemængde ikke kunne rummes inden for E2s kapacitetsbestilling. Overskridelsen i februar 2003 skyldtes derfor, ifølge HNG, at E2 ikke havde bestilt mere kapacitet i overgangspunktet, da Svanemølleværket blev inkluderet i transportaftalerne.

101. Årsagen til, at HNG først fremsender betalingskravet for februar overskridelsen i august 2003, skyldes, at HNG først ved udgangen af transportperioden foretager en efterregulering af kapacitetsbetalingen, jf. RFG 3.1 punkt 17.3.

102. HNG[18] har ikke grund til at betvivle de målinger, der ligger til grund for afregningen. Der er fastsat regler om håndtering af målerfejl i RFG. Endvidere har E2 ikke anfægtet målingerne overfor HNG eller krævet måleudstyret kontrolleret. Måleusikkerhed går ifølge HNG begge veje. Myndighederne har fastsat snævre grænser for gasmålesystemer, og HNGs gasmålesystemer kontrolleres nøje. HNG finder derfor ikke, at der er grundlag for at foretage en reduktion af de faktiske gasmålinger i forbindelse med afregning af forbruget.

103. Med en tolerancemargin i HNGs tidligere system med kapacitetsbetaling, skulle den faktiske, maksimale timemængde for alle transportkunder reduceres med 2 %, hvilket ville indebære lavere kapacitetsbetaling. En reduktion af alle målingerne ville ifølge HNG indebære, at alle satserne i transporttariffen - og ikke kun for E2 - skulle hæves tilsvarende, idet HNGs indtægtsramme er den samme.

4d. Betaling for overleverance i Gastras net

E2s klagepunkter

104. Som tidligere nævnt, indebærer en kapacitetsoverskridelse i Gastras transmissionsnet i august 2003 en gebyr betaling svarende til 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse og 2 % af den årlige kapacitetsbetaling for øvrige overskridelser.

105. E2 finder det urimeligt, at der ifølge RFG frem til 1. oktober 2003 skulle betales 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse, og at der for øvrige overskri-

delser skal betales yderligere strafgebyr på 2 %. Dette er en mangedoblet betaling for den samme kapacitet.

106. Endvidere synes E2, at det er urimeligt, at gebyret beregnes i procent af en transportaftale med uafbrydelig nødforsyning, når nu E2 har en afbrydelig nødforsyning i sin transportaftale til Avedøre 2 (E2 har derimod en uafbrydelig nødforsyningsaftale til Svanemølleværket).

107. E2 synes, at det er urimeligt, at der knyttes strafelementer (overleverancebetaling) til målinger, som er usikre. E2s mener, at måleusikkerheden er højere, end de 2 %, som tolerancemarginen i Gastras system tager højde for.

Gastras argumenter

108. Gastra mener, at der bør tages det samme gebyr for overleverance uanset afbrydelighed eller ej. Baggrunden for dette er, at en overskridelse påvirker systemet på samme måde, hvad enten kunden har en transportaftale med afbrydelig eller uafbrydelig nødforsyning. En kapacitetsoverskridelse knytter sig til transportydelsen, og ikke til nødforsyningsydelsen. Hvis overleverancegebyret i stedet skulle beregnes som en procentsats af prisen for en afbrydelig nødforsyningsaftale, skulle procentsatsen for overskridelser af denne kontrakttype blot hæves tilsvarende.

109. Overleverancegebyret har ifølge Gastra centrale incitamentsskabende egenskaber. Gastra bemærker hertil, at overleverancegebyrer ikke er en indtægtskilde for selskabet. I 2003 udgjorde overleverancegebyrerne kun ca. 0,03 % (dvs. under 1/2 promille) af Gastras samlede indtægter. Overleverancegebyrer udgør dermed ifølge Gastra en forsvindende lille del af transportkundernes omkostninger til transmission.

110. Selvom der på tidspunktet for overskridelserne i Gastras net i 2003 gjaldt en bestemmelse om 200 % for den største overskridelse, blev E2 dog alene opkrævet den lave sats, dvs. 2 %, for august og slet ikke for overskridelser i februar 2003 (i februar blev i stedet afregnet for den brugte kapacitet). Gastra har imidlertid oplyst, at selskabet i 2003 har opkrævet gebyr på 200 % af den årlige kapacitetsbetaling overfor andre transportkunder. Overleverancegebyret efter RFG 3.1 er ifølge Gastra fastsat på baggrund af et skøn.

111. I de nugældende regler fra 1. oktober 2003 er overleverancegebyrer på baggrund af indhentede markedserfaringer blevet ændret, så gebyret efter Gastras opfattelse udgør det laveste niveau, der tilskynder transportkunderne til at reservere kapacitet svarende til deres forventede behov (i modsætning til at gøre det attraktivt gentagne gange at overskride den reserverede kapacitet). Overleverancebetalingen udgør nu 7 % af en månedskapacitetsaftale.

112. Gastra oplyser, at det er vanskeligt præcist at fastlægge, hvilket niveau for overleverancegebyret, der giver de rette incitamenter. Det skyldes bl.a., at brugerne opererer på forskellige markeder. For store el-producerende gasforbrugere er det, ifølge Gastra, f.eks. relevant at vurdere overleverancegebyret i forhold til spotprisen på el på Nord Pool.

113. I forhold til en månedskapacitetsaftale vil det med de nye regler kunne betale sig for en kunde at have 14 overskridelser på en måned, i stedet for at købe den nødvendige kapacitet. I relation til en årskontrakt kan det betale sig med 41 overskridelser på et år, såfremt overskridelsen sker i januar/februar. Sker overskridelsen om sommeren, vil det kunne betale sig med 178 overskridelser pr. år.

114. Overskridelserne på Avedøreværket i august var ifølge Gastra ikke uvæsentlige i størrelse, og E2 burde have et godt kendskab til allokeringmekanismer samt viden om sit eget forventede aftag som slutkunde. Gastra har i den forbindelse bemærket, at E2 ikke har foretaget sig noget i den periode, hvor overleverancerne gentager sig dag for dag. E2 har dagligt haft mulighed for at vurdere sine overskridelser i forbindelse med allokeringen, som det fremgår af det dagligt fremsendte energibalanceringsregnskab. Gastra finder det derfor sandsynligt, at overleverancerne overvejende skyldes manglende driftsopfølgning og driftskoordinering.[19]

115. Gastra anvender en tolerancemargin på 2 % før der kræves betaling for overleverance, fordi selskabet finder det hensigtsmæssigt at eliminere evt. usikkerhed ved opgørelse af energiaftaget i en time. Teknisk erfaring kombineret med tilsvarende europæiske standarder har gjort, at Gastra har fundet det rimeligt med en tolerancemargin på 2 % før beregning af overleverancegebyr. Tolerancemarginen på 2 % tager højde for almindelig og påregnelig måleusikkerhed (til forskel fra egentlig målerfejl). Gastra bemærker endvidere, at der også i Tyskland og Holland opereres med tolerancemargin på 2 % i forbindelse med overleverance. I Tyskland skal der betales gebyr for tolerancemarginen, hvis den anvendes.

116. Gastra understreger, at måleusikkerheden kan gå begge veje og altså også kan være i transportkundens favør. Transportkunden får via tolerancemarginen i gennemsnit stillet 2 % ekstra timekapacitet til rådighed uden beregning.

5. Lovgrundlag

117. Det følger af § 7, stk. 4 i lov nr. 449 af 31. maj 2000 om naturgasforsyning (med senere ændringer), at bevillingspligtige selskaber - dvs. herunder transmissions- og distributionselskaber - skal stille deres ydelser til rådighed for forbrugerne på objektive, gennemsigtige og ikke diskriminerende vilkår.

118. Det fremgår af § 20, at priser og betingelser for benyttelse af transmissions- og distributionsnet skal fastsættes af transmissions- og distributionselskaberne. Transmissions- og distributionselskaberne skal offentliggøre tariffer og betingelser for benyttelse af systemet. Det ses hermed, at der er reguleret adgang til systemerne.

119. Af lovens § 37, stk. 1 følger det, at "Priser for ydelser fra distributionselskaber og forsyningspligtige selskaber fastsættes under hensyntagen til selskabernes omkostninger til indkøb af energi, lønninger, tjenesteydelser, administration, vedligeholdelse, andre driftsomkostninger og afskrivninger samt forrentning af kapital." Det ses i § 37, stk. 2 at "De i stk. 1 nævnte priser skal fastsættes efter rimelige, objektive og ikkediskriminerende kriterier i forhold til hvilke omkostninger de enkelte brugere af nettet og forbrugere giver anledning til." Det ses af de almindelige bemærkninger til lov nr. 449 om naturgasforsyning s. 8, 2 e) "Distributionstarifferne skal fastsættes på en måde, og tarifferne skal være omkostningsægte over for de enkelte brugere af nettet i den forstand, at den enkelte bruger af distributionsnettet som minimum kommer til at bære de omkostninger, der direkte kan henføres til brugeren".

120. I bemærkningerne til § 37 in fine, (bemærkningerne til lov nr. 449 af 31. maj 2000 om naturgasforsyning) står der: "Det bemærkes, at § 37 i modsætning til § 38 og 39 kun vedrører priser og ikke også andre betingelser for ydelser fra distributionselskaber". Det hænger sammen med, at Energitilsynet med hjemmel i §§ 7, stk. 4, 40 og 41, stk. 1, kan føre tilsyn med priser og betingelsers rimelighed for så vidt angår ydelser fra distributionselskaber". Ved vurderingen af rimeligheden for distributionsvilkår, henviser ET derfor til lovens § 7, stk. 4, § 40 og § 41, stk. 1 samt bemærkningerne til § 37 in fine.

121. Det fremgår af § 37a, at "Priser for distributionselskabernes ydelser skal være i overensstemmelse med de i stk. 2 nævnte indtægtsrammer. Rammerne fastsættes med henblik på dækning af de i § 37, stk. 1 nævnte omkostninger ved en effektiv drift af selskabet." Af stk. 2 følger det at "Økonomi- og erhvervsministeren fastsætter regler om fastsættelse af indtægtsrammer for de i stk. 1 nævnte selskaber. Energitilsynet fastsætter i overensstemmelse med disse regler årlige indtægtsrammer for selskaberne." Det nødvendige regelgrundlag for at Energitilsynet kan udmelde indtægtsrammer er med udgangen af 2003 ikke færdiggjort af Økonomi- og Erhvervsministeriet. Reglerne venter på, at [fortrolig oplysning]. Distributionselskaberne, inkl. HNG, har derfor ikke fået fastsat nogen årlig indtægtsramme.

122. Af § 38, stk. 1 fremgår det at "Priser og betingelser for ydelser fra transmissions-, lager- og LNG-selskaber skal fastsættes således, at der ikke diskrimineres mellem systembrugerne. Ved prisfastsættelsen tages hensyn til selskabernes omkostninger samt til, at der skal kunne opnås et rimeligt afkast af den i selskaberne investerede kapital." Af § 38, stk. 2 fremgår det, at "Energitilsynet fører tilsyn med prisernes og betingelsernes rimelighed, jf. stk. 1". Af bemærkningerne ses det bl.a. at "Energitilsynet tager i vurderingen af priser og betingelser hensyn til priser og betingelser på tilsvarende markeder."

123. Det fremgår bl.a. af § 40, at transmissions- og distributionselskaber til Energitilsynet skal anmelde priser, tariffer og betingelser for ydelser omfattet af bevillingerne. Af bemærkningerne ses det, at anmeldelserne tjener til at give tilsynet mulighed for at kontrollere priser og betingelser.

124. Det følger af lovens § 41, stk. 1 at "Hvis Energitilsynet finder, at priser og betingelser må anses for at være i strid med bestemmelserne i denne lov, kan tilsynet give påbud om ændring af priser og betingelser."

Begrundelse

125. Kravet om overleverancebetaling vil blive vurderet under forudsætning af et adgangssystem med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling, som det var gældende i 2003 i både distributionssystemet og transmissionssystemet, jf. også punkt 58-59 i sagsfremstillingen.

126. For at kunne foretage en vurdering af overleverancebetalingen i lyset af de daværende rammer, er det nødvendigt at skitsere en række af de argumenter, der gør sig gældende i et sådant kapacitetssystem. Der vil imidlertid ikke blive foretaget en overordnet vurdering af det daværende adgangssystem.

127. I nedenstående vurderingsafsnit er ET kommet frem til følgende grundlæggende forhold:

- I et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling er det vurderingen, at kapacitetsbetaling er en måde at fordele omkostninger på mellem brugerne af systemet.
- Kapacitetsbetaling er derudover betaling for at have rådighed over en reserveret transportkapacitet i en given periode.
- Overleverancebetaling er betaling for at anvende mere kapacitet end reserveret. Overleverancebetaling kan derfor ses som en form for kapacitetsbetaling for brug af transportkapaciteten udover den på forhånd reserverede kapacitet.
- Endvidere er overleverancebetaling en metode til at motivere transportkunderne til at reservere tilstrækkelig transportkapacitet - den transportkapacitet der bl.a. anvendes til at fordele omkostningerne mellem brugerne af systemet.

128. Vurderingen er struktureret parallelt til sagsfremstillingens kapitel 4.

A) Vurdering af betaling for overleverance generelt i et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling

Transmissionssystemet

129. Det følger af NGFL § 38, at prisen for adgang til nettet skal fastsættes, således at der ikke diskrimineres mellem systembrugere og under hensyntagen til omkostninger og til forhold, der gælder på tilsvarende markeder. Det fremgår ikke nærmere af loven, hvorledes en given prissætning skal være.

130. Betaling for overleverance hænger sammen med eksistensen af en betaling for anvendt transportkapacitet udtrykt f.eks. ved en kundes maksimale kapacitetsbenyttelse i transportperioden. I et system med rigelig kapacitet [20]udgør begrundelsen for en kapacitetsbetaling ikke, at den fungerer som prisallokeringsmekanisme ved fordeling af knap kapacitet men i stedet for som fordeling af omkostninger på brugere, jf. også Gastra og HNGs argumentation herom.

131. Selvom der ikke er kapacitetsbegrænsninger i et system, så er det givet, at der er faste kapacitetsomkostninger til anlæggets forrentning, afskrivninger og drift uafhængig af anlæggets anvendelse. En fordeling mellem kapacitetsbetaling og variabel betaling er bl.a. en måde at fordele disse omkostninger på mellem brugerne af systemet.

132. En struktur med en høj kapacitetsbetaling tilgodeser brugere med et jævnt forbrug. Gastra og HNG argumenterer for, at disse brugere udnytter systemet "mere effektivt" end brugere med et ujævnt forbrug, og derfor skal betale mindre pr. transporteret enhed.

133. Brugere med et ujævnt forbrug kan argumentere, at når de bruger systemet sjældnere og i et system med rigelig kapacitet, burde det give anledning til, at de ikke skulle betale så meget.

134. Det er givet, at en transportkapacitet står til rådighed for brugeren - uagtet at denne ikke bruger den. ET finder derfor, at en kapacitetsbetaling i HNG og Gastras daværende system også kan defineres som en betaling for at have transportkapacitet til rådighed i en given periode.

135. Derfor kan kapacitetsreservationer og kapacitetsbetaling i Gastras prissætning af sine transporttydelser bl.a. anvendes til at fordele de samlede forventede omkostninger på brugerne af systemet. Såfremt der ikke kræves betaling for overskridelser af kapacitet, vil der i et sådant system alt andet lige ikke være incitamenter til at reservere korrekt kapacitet. Samtidig vil brugere, der overskrider sin reserverede transportkapacitet, få stillet noget kapacitet til rådighed uden betaling. Krav om overleverancebetaling synes derfor at være et vigtigt element, der understøtter, at kapacitetssystemet kan fungere i praksis.

136. Internationalt regnes kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling for at være en naturlig del af adgangen til transmissionssystemet. I Madrid Forums "Guidelines for good practice" tages der udgangspunkt i et system, der indeholder kapacitetsreservation, kapacitetsbetaling og betaling for overleverance.[21]Det gælder bl.a. i engelske Transco og i det irske selskab Bord Gáis Transmission. Det irske system er ligesom det danske karakteriseret ved rigelig transportkapacitet p.t. På de øvrige beskrevne markeder er der også krav om betaling for overleverance.

137. E2 argumenterer, at betaling for ubalance kunne anvendes i stedet for en betaling for overleverance. Til dette bemærkes, at det er muligt at overskride sin kapacitet med helt op til 98 % i nogle tilfælde, uden at være i ubalance. Ubalancer relaterer sig til selve gasstrømmen, hvor overleverance relaterer sig til kapaciteten og betalingen herfor. Endvidere ses det også i andre lande (bl.a. Transco og Bord Gáis), at der også her opkræves både overleverancegebyr og balancebetaling.

138. I et adgangssystem med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling, som det var gældende i Gastras system før 1. januar 2004, jf. også selskabernes argumentation herom, vur-

deres det ikke at være urimeligt, at der skal betales for yderligere kapacitetsanvendelse ved overskridelse af den reserverede kapacitet i form af overleverancebetaling.

139. Det synes derfor ikke urimeligt i Gastras system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling før 1. januar 2004, at brugere, der har overskredet den reserverede kapacitet, også skulle betale herfor, jf. NGFL § 38. Det bemærkes, at indtægter fra overleverancer, der ikke er modsvaret af omkostninger, efter ET's opfattelse bør tilbageføres til brugerne.

Distributionsystemet

140. Det følger af NGFL § 37, at priser for distributionsydelser skal fastsættes under hensyntagen til selskabets omkostninger, og at priserne skal fastsættes efter rimelige, objektive og ikke diskriminerende kriterier, i forhold til hvilke omkostninger de enkelte brugere af nettet giver anledning til. Endvidere ses det af de alm. bemærkninger (2 e), at tarifferne skal være omkostningsdækkende over for de enkelte brugere af nettet i den forstand, at den enkelte bruger af distributionsnettet som minimum kommer til at bære de omkostninger, der direkte kan henføres til brugeren.

141. Som i transmissionssystemet kan et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling i et distributionssystem med rigelig kapacitet have en anden begrundelse end allokeringsmekanisme af kapacitet.

142. Selvom der ikke var kapacitetsbegrænsninger i HNGs system før 1. oktober 2003, så havde HNG alligevel en række faste kapacitetsomkostninger til anlæggets forrentning, afskrivninger og drift, uafhængig af anlæggets anvendelse. En fordeling mellem kapacitetsbetaling (ud fra den maksimale anvendelse for en bruger) og variabel betaling var derfor også her en måde at fordele omkostningerne mellem brugerne af systemet. Derudover kan en kapacitetsbetaling defineres som en betaling for at have selve transportkapaciteten til rådighed.

143. I et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling, som det var gældende i HNGs net før 1. oktober 2003, og af samme grunde som anført ved vurderingen af rimeligheden af eksistensen af et overleverancegebyr i transmissionssystemet, jf. punkt 129-139, synes det ikke urimeligt efter NGFL § 37, stk. 2, at der var krav om betaling for overskridelse af den reserverede kapacitet i HNGs net før 1. oktober 2003.

B) Mængdeallokering mellem transportkunder

144. Såfremt en slutkunde får leverancer af gas fra mere end én transportkunde, skal det målte aftag hos slutkunden allokeres på de forskellige transportkunder. Udgangspunktet i RFG for allokeringen af det målte aftag er pro rata i forhold til nomineringen, jf. også kapitel 3 i sagsfremstillingen. Transportkunderne har dog ifølge RFG mulighed for indbyrdes (dvs. med hinanden og ikke med Gastra og HNG) at blive enige om et andet allokeringsskema.

145. Såfremt transportkunderne ikke aftaler et andet allokeringsskema - f.eks. fordi de ikke kan blive enige - bliver det målte aftag allokert efter pro rata princippet efter RFG. Pro rata princippet i forhold til nomineringen er dermed et "fall back" princip. Disse forhold gjaldt også for E2 ved transporten til Svanemølleværket i februar 2003, idet E2 havde mulighed for selv at aftale et allokeringsskema med den anden transportkunde. E2 kunne dog ikke blive enige med den anden transportkunde om et andet allokeringsskema.

146. Der er enighed mellem E2, HNG og Gastra om, at en allokering af mængder mellem transportkunder er nødvendig, når der er mere end én transportkunde til en slutkunde. Ifølge E2 er pro rata allokering i forhold til nominering imidlertid urimelig i kombination med overleverancebetaling.

147. ET finder, at det nødvendigt, at der efter RFG gælder en "fall back" løsning til fordeling af det målte aftag, da det er givet, at det målte aftag hos slutkunden skal fordeles mellem transportkunderne, også selvom transportkunderne ikke indbyrdes bliver enige om allokeringsskema.

148. Pro rata allokering i forhold til nomineringen som en "fall back" løsning i RFG, synes at være en objektiv måde at fordele det målte aftag på, da nomineringerne angiver, hvor stort aftag hver transportkunde forventer at levere. Bliver aftaget så større end forventet, synes det også logisk, hvis ikke andet er aftalt, at det større aftag bliver fordelt pro rata i forhold til den forventede levering.

149. ET finder endvidere, at det er væsentligt, at transportkunderne har mulighed for selv at aftale et andet allokeringsskema, end det der som udgangspunkt gælder efter RFG. På den måde kan transportkunderne indbyrdes finde frem til et allokeringsskema, der - bedre end pro rata allokeringen efter RFG - passer til de behov transportkunderne måtte have i forbindelse med levering til en given slutkunde.

150. I den forbindelse er det ET's opfattelse, at det ikke er transmissionsselskabets ansvar, hvorvidt transportkunderne indbyrdes bliver enige om et andet princip, end det der som

udgangspunkt gælder efter RFG. Det må være op til markedsaktørerne selv at blive enige om et andet princip.

151. Pro rata allokering i forhold til nomineringen er endvidere også anvendt af transmissionselskaber i andre lande i EU. Det ses f.eks. i Transco (UK) og Bord Gáis Transmission i Irland, hvor der også er mulighed for at vælge et andet allokeringsskema.

152. På den baggrund synes det ikke urimeligt i forhold til NGFL § 37 (bemærkningerne in fine), § 40, § 41, stk. 1 og § 38, at pro rata allokering i forhold til nomineringen anvendes som princip til fordeling af det målte aftag, herunder som udgangspunkt ved opgørelse af overleverancebetaling.

C) Betaling for overleverance i HNGs net

153. I det følgende vurderes rimeligheden af HNGs opkrævning af overleverancebetaling for Svanemølleværket i februar 2003. Det kan konstateres, at E2 har overskredet sin reserverede kapacitet for den puljede aftale, og at HNG i forhold til RFG 3.1 derfor har været berettiget til at opkræve betalingen (jf. bestemmelsen i 17.3 i RFG 3.1 om årlig efterregulering af kapacitetsbetalingen). Det vurderes i det følgende om *bestemmelserne* i RFG 3.1 har været rimelige - dvs. om HNGs krav til E2 på 830.000 kr. har været baseret på rimelige vilkår.

154. Det skal endvidere bemærkes, at det falder udenfor ET's kompetence at vurdere, hvorvidt en gasmåler måler nøjagtigt, og om en given usikkerhedsmargin er rimelig. Forhold omkring gasmåleres nøjagtighed er reguleret i "BEK. nr. 1141 af 15/12/2003" om kontrol med måling af luftformig gas i afregningsøjemed. DANAK[22] fører tilsyn med og godkender forhold omkring måleres funktion og virkning. DANAKs afgørelser kan indbringes for Sikkerhedsstyrelsen[23], som har det overordnede myndighedsansvar.

155. Det ses af NGFL § 7 stk. 4, at distributionselskabet skal stille sine ydelser til rådighed på objektive, gennemsigtige og ikke diskriminerende vilkår. Af lovens § 37, stk. 2 fremgår, at priser for ydelser fra distribution skal fastsættes efter rimelige, objektive, og ikke diskriminerende kriterier i forhold til hvilke omkostninger de enkelte brugere giver anledning til. Af det foregående afsnit, blev det bl.a. beskrevet om et kapacitetssystem, at en kapacitetsbetaling bl.a. kan defineres som en betaling for at have rådighed over den reserverede transportkapacitet i en given periode. Det blev endvidere vurderet, at i et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling, synes det ikke urimeligt, at der er krav om betaling for overskridelse af den reserverede kapacitet.

156. Udgangspunktet er derfor, at kapacitetsbetaling er en måde at fordele omkostninger på mellem brugere af systemet. Kapacitetsbetaling er endvidere en betaling for at have rådighed over en reserveret transportkapacitet i en given periode. Overleverancebetaling kan ses som betaling for ekstra kapacitet og er dermed også en kapacitetsbetaling svarende til en betaling for at have rådighed over systemet. I et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling giver overleverancebetaling endvidere transportkunderne incitament til at reservere tilstrækkelig transportkapacitet.

157. I henhold til HNGs regler før 1. oktober 2003 betalte en transportkunde 100 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse af den reserverede transportkapacitet - uanset hvornår i kundens transportperiode overskridelsen fandt sted.[24] Kunden betalte på denne måde en kapacitetsbetaling for den yderligere kapacitet, som om kunden havde haft den yderligere kapacitet til rådighed i 12 mdr. Denne form for overleverancebetaling - som er en form for kapacitetsbetaling, og dermed en omkostningsallokering mellem brugere af systemet - betød, at jo længere henne i transportperioden kunden overskred den reserverede kapacitet, jo større var forskellen mellem kapacitetsbetalingsperiode og den periode transportkunden i praksis disponerede over den større kapacitet.

158. Det er ET's vurdering, at der i en kapacitetsbetaling, herunder overleverancebetaling, bør være sammenhæng mellem rådighedsperiode og kapacitetsbetaling. Kapacitetsbetalingen - herunder overleverancebetaling - er en form for omkostningsfordeling mellem brugerne af systemet. Såfremt to forskellige brugere af systemet overskrider henholdsvis i starten og slutningen af en transportperiode, betaler de to brugere den samme kapacitetsbetaling for denne overskridelse uanset at den første bruger har haft rådighed over den ekstra kapacitet i et år og den sidste kun 1 dag. En sådan forskelsbehandling af brugerne i forbindelse med omkostningsfordeling synes ikke rimelig. Det er derfor vurderingen, at HNGs generelle vilkår om 100 % betaling for den største overskridelse af den reserverede transportkapacitet går for vidt i forhold til ovenstående hensyn om sammenhæng mellem betaling og rådighedsperiode.

159. ET vurderer endvidere, at en overleverancebetaling derudover kan have incitamentsfremmende egenskaber for at sikre, at transportkunderne reserverer den forventede transportkapacitet (for at kunne fordele omkostningerne på brugerne). Det betyder, at selvom en overleverancebetaling ikke fuldstændig proportionalt afspejler forholdet mellem rådigheds-

periode og kapacitetsbetaling - f.eks. fordi betalingen for overskridelsen er lidt større end det ellers ville koste for rådighed for denne kapacitet - så kan dette skyldes de incitamentsfremmende egenskaber, der skal sikre, at der reserveres den forventede kapacitet (som selskaberne i sin tarifiering bruger til at omkostningsfordele).

160. Det understreges, at det er vurderingen, at en betaling for overleverance i sig selv ikke er urimelig. Men ET finder, at HNG kunne have anvendt andre måder at opkræve overleverancebetaling på (end efter RFG 3.1), der afspejlede forholdet mellem rådighed, betalingsperiode og omkostningsforhold. F.eks. enten ved betaling for hver overskridelse eller ved en gradueret betaling efter rådighedsperioden. Samtidig understreges det, at E2 overskred sin kapacitet 63 gange i alt i februar. En anden måde at opkræve overleverancebetaling på ville derfor ikke nødvendigvis have indebåret en lavere overleverancebetaling totalt set for E2 i det konkrete tilfælde.

161. I HNGs system i 2003 med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling er det på den baggrund den samlede vurdering, at bestemmelsen i RFG 3.1, punkt 17.3, som bevirkede at en transportkunde skulle betale 100 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse i distributionssystemet, må anses urimeligt efter NGFL § 37 (bemærkningerne in fine) og § 37 stk. 2.

D) Betaling for overleverance i Gastras net

162. Nedenfor vurderes rimeligheden af Gastras opkrævning af overleverancebetaling for overskridelsen på Avedøreværket 2 i august 2003. Som ved overskridelsen på Svanemølleværket gælder også her, at E2 har overskredet sin transportkapacitet. Gastra har derfor, i henhold til RFG 3.1, været berettiget til at opkræve overleverancebetaling.

163. Det vurderes i det følgende, om *bestemmelserne* i RFG 3.1, har været i strid med loven - og dermed om Gastras krav til E2 på 157.000 kr. har været baseret på urimelige vilkår.

164. Det fremgår af RFG 3.1, at der for den største overskridelse skal betales 200 % af den årlige kapacitetsbetaling og 2 % af den årlige kapacitetsbetaling for øvrige overskridelser. Endvidere fremgår det, at der først betales for overleverancer over 102 % af den reservede kapacitet. ET konstaterer, at Gastra har administreret sine regler over for E2 således, at E2 ikke på noget tidspunkt er blevet opkrævet 200 % af den årlige kapacitetsbetaling, men udelukkende 2 %. Gastra har imidlertid over for andre transportkunder effektueret bestemmelsen om 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for en overskridelse.

165. Som udgangspunkt vurderer ET, jf. ovenstående, at det ikke er urimeligt, at der skal betales for overskridelse af transportkapacitet. I et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling kan kapacitetsbetalingen - herunder overleverancebetalingen - være en måde at fordele omkostningerne på, og samtidig kan kapacitetsbetalingen defineres som en form for rådighedsbetaling. Endvidere ville der i et sådant system, ikke være incitament til at reservere tilstrækkelig kapacitet, hvis det ikke skulle betales for yderligere kapacitetsanvendelse. Dette ville betyde, at nogle transportkunder ville få transportkapacitet til rådighed uden at betale for den.

166. ET vurderede i ovenstående afsnit om distributionssystemet, at der i en kapacitetsbetaling bør være en sammenhæng mellem rådighedsperiode og kapacitetsbetalingen. Det blev endvidere vurderet, at overleverancebetaling derudover kan have incitamentsfremmende egenskaber. Det er ET's opfattelse, at bestemmelserne i Gastras system i 2003, hvor en transportkunde skulle betale 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse og 2 % for yderligere overskridelser, synes at gå for vidt i forhold til ovenstående hensyn, og giver derfor samme problemer vedrørende rådighedsperiode versus betaling som ved distribution. Endvidere synes det urimeligt, at brugere der overskrider den bestilte kapacitet, skal betale dobbelt så meget som andre for kapaciteten.

167. Gastra kunne have valgt alternative måder at opkræve overleverancer på, som afspejlede en omkostningsfordeling - herunder rådighedsperiode og betaling - og som stadig gav tilstrækkelige incitament til at reservere nok kapacitet. Ved at ændre sit system pr. 1. januar 2004 synes Gastra også at have taget højde for dette ved, at der nu kun skal betales mellem 0,56 og 2,4 % af den årlige kapacitetsbetaling alt efter hvornår overskridelsen finder sted. Kravet om de 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse er dermed fjernet i de nugældende RFG, og den mindre kapacitetsbetaling på mellem 0,56 og 2,4 % afspejler bedre en sammenhæng mellem rådighedsperiode og betaling (en forholdsvis lille betaling for hver gang der overskrides).

168. ET (sekretariatet) har for så vidt angår overleverancebetaling i transmissionssystemer indhentet oplysninger om forhold på tilsvarende markeder. ET har set på forholdene i UK, Irland, Holland og Tyskland, som er lande vi normalt sammenligner os med. Det ses, at der på disse markeder også opkræves overleverancebetaling. En række selskaber har endvidere en tolerancemargin (2 %), som der dog betales for, hvis den anvendes.

169. De fleste steder opkræves mere i overleverancebetaling end de 0,56 - 2,4 % af den årlige kapacitetsbetaling, som gælder i RFG 4.1. F.eks. ses det i Transco (UK), at der opkræves 100 % af den årlige kapacitetsbetaling for en overskridelse og i Gastransportservices (Holland) betales f.eks. 35 % af den årlige kapacitetsbetaling for overskridelser i januar og 5 % om sommeren. I Bord Gáis (Irland) skal betales 200 % (af den årlige betaling) om vinteren, 25 % om sommeren og 100 % resten af året.

170. Det er væsentligt, at den måde der opkræves overleverancebetaling på i Gastras system i 2003, bliver set i lyset af forskelle i landenes systemer. I det fleste af de andre systemer er der kapacitetsbegrænsninger. Endvidere er det de fleste steder muligt - også dag til dag - at handle med kapacitet mellem brugerne og det er muligt en del steder at reservere kapacitet for en dag. Disse forhold i de andre systemer (som også gjaldt i 2003) gør det lettere for transportkunderne at undgå overleverancebetaling.

171. I Gastras system (i 2003 efter RFG 3.1) var der ikke kapacitetsbegrænsninger, det var ikke muligt fra dag til dag at handle med kapacitet og der kunne minimum reserveres kapacitet for en måned. 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse i Gastras system efter RFG 3.1 vurderes derfor som urimeligt, også i lyset af forholdene på andre markeder.

172. I et system med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling som i Gastras system i 2003, finder ET det derimod ikke urimeligt, at der skulle betales for den yderligere kapacitet, og at der var incitamenter til at reservere tilstrækkelig kapacitet. ET finder derfor ikke at det var urimeligt, at en transportkunde skulle betale en vis procent for at overskride sin reserverede transportkapacitet. Det synes derfor ikke urimeligt, at E2 er blevet opkrævet 2 % af den årlige kapacitetsbetaling for hver overskridelse i august 2003.

173. ET finder ændringen i transmissionssystemet for overleverancebetaling pr. 1. januar 2004, hvor der indføres sæsonafhængige overleverancegebyrer i Gastras system (mellem 0,56 - 2,4 %), hensigtsmæssig og tidssvarende. Flere andre transmissionsselskaber i EU har også sæsonrelateret overleverancebetaling.

174. For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt overleverancebetaling bør beregnes af en transportaftale med afbrydelig eller uafbrydelig nødforsyning, kan overleverancebetaling i Gastras system efter ET's opfattelse ses som en betaling for faktisk benyttet transportkapacitet. Nødforsyning er en forsikringsydelse, hvor kunden er sikret leverancer i en nødsituation. Forskellen mellem en afbrydelig og uafbrydelig kunde er alene vedrørende nødforsyning.

175. ET finder det ikke urimeligt, at en afbrydelig og uafbrydelig kunde betaler det samme for en overskridelse af den reserverede kapacitet. Det virker dog ikke logisk, at overleverancegebyret for begge kundetyper beregnes af kapacitetsbetalingen for en uafbrydelig kunde - dvs. inklusiv kapacitetsbetaling til nødforsyning. Gastras egne argumenter synes også at understøtte dette, idet selskabet fremhæver, at overleverancegebyret knytter sig til transportydelsen, og ikke nødforsyningsydelsen. Gastra bemærker dog, at hvis overleverancebetalingen ikke skal beregnes af en transportaftale med uafbrydelig nødforsyning, skal procentsatsen blot hæves tilsvarende.

176. I Gastras system i 2003 med kapacitetsreservation og kapacitetsbetaling, finder ET på den baggrund, at bestemmelsen i RFG 3.1 om 200 % af den årlige kapacitetsbetaling for den største overskridelse er urimelig jf. NGFL § 38.

177. ET finder det ikke urimeligt, at E2 i Gastras system i 2003 er blevet opkrævet efter den lave sats efter RFG 3.1, dvs. 2 % af den årlige kapacitetsbetaling for hver overskridelse, jf. lovens § 38. Endelig vurderes det ikke som urimeligt, at en transportkunde - uanset afbrydelig eller uafbrydelig nødforsyningsaftale - betaler det samme for at overskride den reserverede transportkapacitet, jf. lovens § 38.

[1] Overleverance opstår, når den faktiske transportkapacitet overstiger den reserverede transportkapacitet. Kapacitet opgøres som en mængde pr. tidsenhed, fx kWh/time.

[2] Når 3 transportaftaler er puljet i én aftale, betyder det, at den samlede transportkapacitet for de 3 i overgangspunktet kan fordeles efter kundens eget valg ud på de forskellige forbrugssteder (hvert værk er et forbrugssted) - når blot den samlede kapacitetsreservation ikke overskrides.

[3] Der har været konstateret målerfejl på Avedøre 2. Det oprindelige betalingskrav lød på 342.159,86 kr. E2 er den 5. februar 2004 af Gastra blevet krediteret det for meget betalte. Alle data i notatet relaterer sig til de korrekte tal.

[4] Oplysning om hvornår der i store træk forventes anvendt gas

[5] "Gasdøgnet" er et begreb i RFG. Gasdøgnet går fra kl. 06.00-06.00 i det efterfølgende døgn.

[6] E2 sendte som forbruger en gasforbrugsprognose til X (leverandør og transportkunde) for gasdøgnet 20/2 2003.

[7] Pr. 1. maj 2004 er det blevet muligt for transportkunderne at handle med transportkapacitet, jf. RFG 4.1 og "Regler for transmissionsselskabets capacity transfer" ("CTF" version 1.0).

[8] I en nødsituation som f.eks. ekstraordinær hændelser med afbrydelse af den største gasleverance ind i systemet - f.eks. brud på søledningen - vil en transportaftale med uafbrydelig nødforsyning få anvist de gasmængder der er til rådighed i systemet *forud* for kunder med afbrydelig nødforsyning. Kunder med uafbrydelig nødforsyning betaler mest i kapacitetsafgift. Tarifforskellen på de to kundetyper fremgår af exit kapacitetsbetalingen, som er ca. 1,7 gange højere for en kunde med en uafbrydelig nødforsyningsaftale.

[9] Delhavari i dette tilfælde skyldtes problemer med E2s nye gasturbiner, så der kom uventet afbrud i produktionen. Opkørselsforløb til dagtid skyldes, at elforbrugernes efterspørgsel om morgenen er mere stejlt stigende, end det er muligt for værket at køre op rent teknisk. Et elværk er derfor nødt til at påbegynde sin produktion nogle timer før morgentimerne.

[10] Transportkunden er forpligtet til hvert gasdøgn at levere en døgnmængde til Gastra der svarer til de samlede mængder transportkunden i samme gasdøgn aftager ved exitzonen (i RFG 3.1 exitpunkterne) og transitpunkterne (ud af landet).

[11] Problemstillingen diskuteres i en rapport udarbejdet for EU-Kommissionen af The Brattle Group, September 2002: "Convergence of Non-Discriminatory Tariff and Congestion Management Systems in the European Gas Sector." side 58-60. Findes på adressen: www.europa.eu.int/comm/energy/gas/index.en.htm - "Madrid Forum" - "6th meeting" - "convergence of non-discriminatory tariff".

[12] Belastningsfaktor (også kaldet loadfaktor) relaterer sig til, hvor meget en kunde gennemsnitligt udnytter sin bestilte kapacitet. Høj belastningsfaktor betyder, at kunden har et jævnt forbrug. Lav belastningsfaktor betyder, at kunden har et ujævnt forbrug.

[13] Balancegas er forskellen mellem transportkunders gaslevering og gasaftag i gasdøgnet. Har Transportkunden leveret for meget gas ind i systemet (ud over døgn tolerancen - 5 % af maksimale døgnmængde), køber Gastra denne gas, og omvendt hvis der ved transportkunders exitpunkter/exitzone er aftaget mere leveret, så købes denne gas af Gastra. Købs- og salgsprisen for balancegas (balancebetalinger) er fastsat, så der er incitamenter til at være i balance.

[14] Det er muligt at overskride sin kapacitet med 98 % i dagtimerne, og samtidig være i balance med gaslevering og aftag pr. døgn.

[15] En indtægtsramme er en ramme for de tilladte indtægter til dækning af omkostninger. HNG har i praksis ikke fået en indtægtsramme, da økonomi og erhvervsministeren ikke har udstedt bekendtgørelse - se kap. 5, Lovgrundlag. Dette har imidlertid ikke betydning for denne sag, da det er strukturen der diskuteres.

[16] Med elementer menes her priselementer, f.eks. variabelbetaling, kapacitetsbetaling og gebyrer mv.

[17] Se endvidere forhold omkring overleverancebetaling i HNGs net i notatets kapitel 3.

[18] HNG modtager oplysninger fra Gastra der viser målingerne.

[19] Gastra bemærker, at hvis E2 i en time ikke forventer at anvende naturgas, kan E2 i disse tilfælde sørge for at nominere f.eks. blot 1 kWh på den anden transportkunde, i stedet for at nominere 0 på begge aftaler. Bliver der så alligevel anvendt naturgas, bliver 100 % af det målte aftag allokeret til den anden aftale, i stedet for 50 % til hver transportaftale som det skete i august 2003.

[20] HNG og Gastra har begge oplyst, at der i hvert fald i det tidligere system (før 1. januar 2004) ikke umiddelbart har været kapacitetsbegrænsninger.

[21] "Conclusions of the 7th meeting of the European Gas Regulatory Forum, Madrid, 24-25 September 2003, side 10-16 - findes på adressen: ec.europa.eu. under "Madrid Forum" - "7th meeting" - "Conclusions of the 7th meeting".

[22] Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond

[23] Under Økonomi- og Erhvervsministeriet

[24] Hvis en kunde har reserveret 100 m³, men i en time bruger 110 m³, så stiger den samlede kapacitetsbetaling med 10 %, fordi kunden skal betale for de 10 ekstra m³ som om kunden havde haft rådighed i et helt år.