

Betreft : Reactie op je commentaar regeling noodleverancier

Naar aanleiding van jouw notitie van 21 januari j.l. geef ik bij deze onze reactie per onderdeel van de notitie. Verder hebben we het stuk over noodleverancier wat explicieter het door jou opgevoerde voorbeeld verwerkt, waarbij de shipper de banden verbreekt met de leverancier/vergunninghouder (zie met name paragraaf 3.0).

Het eerste zorgpunt in je notitie betreft de situatie waarbij een shipper uit eigen beweging de banden verbreekt met de leverancier/vergunninghouder. Dit is ons inziens een situatie, die zich voor kan doen in ieder normaal commercieel proces. Normaal gesproken zijn er in de commerciële leveringscontracten opzegtermijnen, zodat in het door jou aangehaalde voorbeeld de leverancier/vergunninghouder voldoende tijd heeft om een nieuwe shipper te vinden. Ik beschouw de contractopzegging door de shipper als een voorbeeld van de situatie, zoals beschreven in paragraaf 3.0.

*Mocht het toch zo zijn, dat de leverancier/vergunninghouder niet tijdig een nieuwe shipper kan vinden, dan zou dit direct moeten worden geconstateerd door de Regionale Netbeheerder op grond van het aansluitingenregister. Hier is te zien, dat er voor een groep aansluitingen, die onder de verantwoordelijkheid vallen van een leverancier/vergunninghouder, geen shipper meer is. GTS kan dit niet signaleren*

*Nadat de RNB heeft geconstateerd dat op aansluitingen waarvoor een bepaalde leverancier/vergunninghouder verantwoordelijk is, geen shipper meer is geregistreerd, zal GTS en DTe de leverancier/vergunninghouder maximaal 10 dagen de tijd geven om alsnog een andere shipper te vinden, anders wordt op dag 11 de leveringsvergunning ingetrokken (vergt betrokkenheid DTe in traject). Ondertussen wordt de noodleverancier opgeroepen om voorbereidingen te treffen om op dag 11 de aansluitingen over te nemen en ook als shipper op te treden.*

*GTS treft voor maximaal 10 dagen een regeling ten behoeve van de 'wankele' leverancier/vergunninghouder om de leveringsketen gesloten te houden. (Dit laatste moet nog nader worden uitgewerkt).*

Je tweede punt betreft het inroepen van de noodleverancier.

Het moment van het inroepen van de noodleverancier moet niet alleen eenduidig en objectief zijn, maar het inroepen dient ook op voldoende juridische gronden te gebeuren. Wat dat betreft biedt alleen leveringsvergunning (naast faillissement) houvast. Bij een heldere set van vergunningsvoorwaarden moet het mogelijk zijn voor DTe om een leveringsvergunning in te trekken, bijvoorbeeld als een vergunninghouder zich 10 dagen of meer niet kan laten beleveren door een erkende shipper. Ons inziens kan het intrekken van de leveringsvergunning, dan wel faillissement, wel degelijk een werkbare basis zijn voor het inschakelen van een noodleverancier. Jouw suggestie om zonder 'juridische afronding van zaken' een noodleverancier in te schakelen, c.q. zonder juridische basis, wordt door ons categorisch afgewezen en is dus ook niet nodig als DTe goed zou worden opgelijnd in de procedure. Overigens stelt dit absoluut eisen aan een adequaat handhavingsbeleid van DTe.

In de tweede alinea spreek je over 'de centrale bewakingsrol van GTS' en de informatieplicht van shippers en leveranciers. Hiermee verwijst je naar je idee om bij GTS een register aan te leggen, waarin de relatie tussen shippers en vergunninghoudende leveranciers wordt vastgelegd. Zoals ik je al eerder heb laten weten heb ik grote moeite met dit register. In de eerste plaats verwacht ik grote weerstand bij de shippers, omdat dit nog verder gaat dan het door shippers en DTE afgewezen 'show-of-contract' systeem zoals we dat in het verleden hanteerden. Daarnaast lijkt het me onuitvoerbaar. Door de (verwachte) dynamiek in de contractuele relaties tussen marktpartijen (shippers, handelaren en leveranciers) en het bestaan van een secundaire markt voor transportcapaciteit is het ondoenlijk om de relaties tussen shippers en leveranciers te gaan vastleggen. GTS kan dan ook niet verder gaan dan bewaken dat de shippers zich aan hun (transport-)verantwoordelijkheden houden. Dit kan er uiteindelijk toe leiden dat GTS de erkenning van de shipper intrekt en daarmee de shipper uit de 'commerciële keten' verwijderd.

In de derde alinea geef je aan dat het opzeggen van het contract door de shipper de 'trigger' moet zijn van voor het invoeren van de noodleverancier. Zoals gezegd heeft de leverancier normaal gesproken de kans om tijdig een andere shipper te vinden en die kans mag een leverancier niet worden ontnomen (zie par. 3.0). Ook zijn er complicaties als een leverancier zich door meerdere shippers laat beleveren en slechts één van de shippers de banden zal verbreken. Dat laat onverlet dat het onvermogen van een leverancier om een shipper te contracteren zeker één van de aanleidingen zal zijn, maar dit onvermogen zal eerst moeten blijken! Daadwerkelijk ingrijpen is pas mogelijk, nadat de leverancier van zijn onvermogen heeft gegeven en er een juridische basis is ontstaan voor het verwijderen van de leverancier uit de commerciële keten door de noodleverancier in te roepen.

In dezelfde alinea geef je aan dat intrekking van de shipperserkenning niet het gevolg is van faillissement. Faillissement zal één van de redenen van intrekking zijn, daarnaast uiteraard ook 'transporttechnische' redenen.

In de vierde alinea van je brief wordt de situatie gemeld, dat de markt de problemen in bepaalde gevallen zal oplossen, voordat de vergunning van een leverancier wordt ingetrokken. Dan is er inderdaad geen reden om een noodleverancier in te schakelen. Waar het ons om gaat, is dat er altijd een juridische grondslag moet zijn om een leverancier te vervangen door een noodleverancier: als dat zou gebeuren vóórdat de vergunning wordt ingetrokken, zoals gesuggereerd dan moet er sprake zijn van een faillissement.

Zoals je terecht stelt zitten we wat doelstelling betreft met betrekking tot de procedure noodleverancier op dezelfde lijn. Bij de uitwerking echter niet.

Waar wij zeer nadrukkelijk naar op zoek zijn is het ontwerpen van een regeling, die de uitgaat van de rollen, die de marktpartijen spelen en de daarbij behoren de contractuele relaties.

Dat leidt er toe dat we in eerste instantie (het falen van) de shipper los zien van (het falen van) de leverancier. Als de shipper faalt, grijpt GTS in en stelt de (vergunninghoudende) leverancier in staat om gedurende een korte tijd de commerciële keten te sluiten. De juridische basis voor het vaststellen van het falen van de shipper wordt gelegd in de shipperserkenning. Als de leverancier faalt, zal de noodleverancier inspringen; de enige juridische basis, die we hiervoor zien, is (het intrekken van) de leveringsvergunning. Dit laatste is inderdaad onbevredigend, wat dat betreft staan we open voor elke suggestie. Een voorwaarde blijft echter dat er een juridische basis moet zijn voor het verwijderen van de oude leverancier.