

Vergaderjaar 2004–2005

**29 372**

**Wijziging van de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet ter uitvoering van richtlijn nr. 2003/54/EG, (PbEG L 176), verordening nr. 1228/2003 (PbEG L 176) en richtlijn nr. 2003/55/EG (PbEG L 176), alsmede in verband met de aanscherping van het toezicht op het netbeheer (Wijziging Elektriciteitswet 1998 en Gaswet in verband met implementatie en aanscherping toezicht netbeheer)**

**Nr. 71**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2005

Tijdens het Algemeen Overleg van 9 februari jl. betreffende de ministeriële regelingen gas en elektriciteit (29 372, nr. 68) is geconstateerd dat er signalen waren dat maatschappelijke organisaties zonder winstoogmerk met een grote elektriciteitsaansluiting (groter dan 3 x 80 Ampère) de afgelopen jaren mogelijk zijn geconfronteerd met een sterke stijging van de transportkosten. Daarbij zou de grootte van de elektriciteitsaansluiting niet in verhouding staan tot het totale elektriciteitsverbruik van deze organisaties. Het gaat hier bijvoorbeeld om sportverenigingen en religieuze instellingen. Tijdens het overleg heb ik toegezegd de aard en de omvang van deze signalen te onderzoeken en te kijken welke mogelijke oplossingen hiervoor beschikbaar zijn.

**Analyse van de problematiek**

Naast de invloed van verbruik en van belastingen, zoals Energiebelasting en BTW, op de hoogte van de totale energierekening, spelen transportkosten ook een bepalende rol. Het gehele tarifieringssysteem voor transportkosten is de afgelopen jaren door wijzigingen in de energieregulering op een andere leest geschoeid. Met de inwerkingtreding van de Elektriciteitswet 1998 zijn een aantal veranderingen geïntroduceerd ten aanzien van de transportkosten en de energierekening. Het gaat hier dan onder andere om:

- Introductie van nieuwe tariefstructuren.
- Invoering van het kostenveroorzakingsprincipe.
- Introductie van de efficiency-korting op tarieven van de netbeheerder (x-factor).
- Harmonisering van tariefgroepen. Vroeger hanteerde iedere netbeheerder zijn eigen tariefgroepen. Onder de huidige wet zijn deze tariefgroepen geüniformeerd.
- Onderscheid tussen leveringskosten en transportkosten op de rekening

van de afnemer. Dit maakt het vergelijken van de energierekeningen vóór en ná de invoering van de Elektriciteitswet 1998 overigens niet eenvoudiger aangezien er toen nog gerekend werd met één tarief.

Deze wijzigingen hebben in het algemeen geen grote effecten gehad op de hoogte van de transportkosten van de afnemer. Evenwel zou het zo kunnen zijn dat in individuele gevallen of bij bepaalde groepen afnemers met een specifiek verbruiksprofiel de transportkosten sterker zijn gestegen of gedaald. Naar aanleiding van het verzoek van uw Kamer heb ik onderzocht of dat hier het geval is en zo ja, welke oorzaak daaraan ten grondslag ligt. Ik heb daartoe uitgebreid gesproken met: NOC\*NSF, Landelijk Belangenbehartiger Amateurvoetbal, Huis voor de Sport Limburg, het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, een aantal energiebedrijven en de DTe. Ik heb hen gevraagd om actief bij hun achterban na te gaan wat de oorzaak en de omvang van deze problematiek is. Uit dit onderzoek zijn vooralsnog zes specifieke gevallen in het zuiden van het land naar voren gekomen waar dit probleem zich heeft voorgedaan. Naar aanleiding van deze gevallen heb ik vervolgens navraag gedaan bij de betreffende regionale netbeheerder. Hieruit blijkt dat de stijging van de transportkosten het gevolg is van de introductie van de nieuwe tariefstructuren voor grootverbruikers (dat zijn afnemers met een aansluiting groter dan 3 x 80 Ampère, waartoe sportverenigingen ook kunnen behoren). De transportkosten worden berekend door middel van een vaste capaciteitscomponent en een variabele verbruikscomponent. Bij de invoering van de nieuwe tariefstructuren, waarbij wordt uitgegaan van het kostenveroorzakingsprincipe, wordt meer gewicht gegeven aan de vaste capaciteitscomponent. De netbeheerder dient immers zijn net aan te leggen op basis van door de afnemers gevraagde maximale capaciteit en dit veroorzaakt dus ook de kosten. Dit wordt gecompenseerd door een lager variabel tarief per getransporteerde kilowatturen. De sportverenigingen die uit het onderzoek naar voren komen, hebben in verhouding een laag verbruik en dus profiteren zij minder van de compensatie.

### **Oplossingen**

Nader onderzoek leert dat voor de bovengenoemde gevallen een aantal mogelijkheden voorhanden is die het probleem zouden kunnen verhelpen. Zo kan mogelijk een oplossing worden gevonden in het verkleinen van de aansluiting. Dit is bijvoorbeeld een optie als de aansluiting in het verleden op de groei is aangelegd en deze groei uiteindelijk niet of energie-efficiënter is gerealiseerd. In dat geval kan de desbetreffende organisatie het energiebedrijf verzoeken deze aansluitwaarde te verlagen. De kosten die hieraan verbonden zijn, zijn over het algemeen beperkt. Deze oplossing is echter niet mogelijk als voor de hoogte van het piekverbruik de grote aansluitwaarde nodig is. Ook kan een tweede aansluiting waarover de pieklast wordt verdeeld in sommige gevallen wellicht een oplossing bieden. Een andere mogelijkheid is dat de sportverenigingen nagaan of zij op enigerlei wijze hun piekverbruik kunnen verlagen zodat zij de grote aansluiting niet nodig hebben. Ik adviseer de sportverenigingen in Limburg om contact op te nemen met hun energiebedrijf om samen de genoemde oplossingen te onderzoeken. Om overigens de totale energierekening van dergelijke organisaties naar beneden te krijgen zijn er natuurlijk ook de mogelijkheden van de vrije markt. In de sportwereld zijn reeds verschillende inkoopcombinaties gesloten waarbij zowel de verenigingen als de aangesloten leden profiteren van goede aanbiedingen.

Tijdens het genoemde AO heeft de Kamer mij verzocht om een generieke regeling te maken waarin een uitzondering wordt gemaakt voor maatschappelijke organisaties zonder winstoogmerk die kampen met dit

probleem. U zult begrijpen dat ik terughoudend ben met het creëren van uitzonderingsposities voor de berekening van transporttarieven. Hiervan kan immers een ongewenste precedentwerking uitgaan naar andere sectoren. Naast de aard en de omvang van de problematiek is tevens het feit dat alle kosten van uitzonderingen op het kostenveroorzakingsprincipe uiteindelijk voor rekening van de overige afnemers komen een reden voor mijn terughoudendheid. Ook betekent het maken van een uitzondering een verhoging van de administratieve lasten van de energiebedrijven en een verhoging van de toezichtkosten van de DTe. Aangezien uit onderzoek bij zowel de belangenorganisaties als bij de andere instanties niet is gebleken dat er sprake is van een generiek probleem, zie ik geen noodzaak voor een dergelijk ingrijpende uniforme uitzondering bij de berekening van de transporttarieven.

Een afschrift van deze brief doe ik toekomen aan de eerder genoemde sportorganisaties zodat zij hun achterban kunnen informeren over dit onderwerp en de verschillende oplossingen die hiervoor beschikbaar zijn. Ook blijf ik de genoemde ontwikkelingen monitoren en zal ik in nauw contact blijven met de genoemde organisaties.

De Minister van Economische Zaken,  
L. J. Brinkhorst