

**RÉPONSES À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENT NO 2  
DE OPG**



## Contested Responses

**2. OPG Question: Part IV Question 1**

1. Please elaborate on the discussion of discounts covered in HQT-10 Document 1, Page 27, and HQT-10 Document 4 Page 11 and Page 17 as related to:
  - a) The objectives, principles, and process being proposed for providing rate discounts for Point-To-Point Services.

HQ responded by more or less duplicating parts of HQ-10 doc. 1.

Discounting for short-term services is an important feature of HQ's tariff and one that has a significant influence on market outcomes. OPG's question was designed to test whether there is a transparent and consistently applied process (which should include approved procedures, a set of decision rules, auditable information, etc.) in place for the administration of these discounts.

HQ's response to our question covers only the general objectives and higher level policies. No information was provided on the actual process use in administering the practice as discussed above.

OPG therefore requests that HQ provide it with further information as related to this question. More specifically, HQ is to discuss the specific process used in administering the discount process including a discussion of the decision process, decision rules and criteria, and the provisions that HQ has put in place to ensure the decisions can be reviewed afterward both in meeting the higher level objective and ensuring discounts have been offered in a consistent manner.

**R-2 (IV-1a) TransÉnergie offre des rabais sur les services de transport de court terme lorsqu'elle juge qu'il sont susceptibles d'accroître l'utilisation du réseau de transport et par conséquent les revenus générés, en permettant de réaliser des transactions qui ne seraient pas réalisées autrement. Les rabais sont fixés pour une période donnée (généralement un mois) et s'appliquent sur l'ensemble du réseau et à tous les clients.**

**Les rabais sont fixés par TransÉnergie sur la base des prix futurs de l'énergie sur les marchés publiés dans différentes publications. Ils font l'objet d'une approbation à l'interne puis sont affichés sur OASIS. Comme les prix de l'énergie sont en**

constante évolution, TransÉnergie n'effectue pas ensuite de comparaison entre les rabais offerts et les données réelles du marché.

**4. OPG Questions: Part IV Questions 6b, 6c and 6d**

6. Based on the rates shown in Schedule 7 of HQT-11 Document 2,

- b) Please provide the rationale on the use of 20 days for deriving the weekly Short Term Point-to-Point rate from the monthly rate.

**R-4 (IV-6b) Le tarif quotidien est obtenu en divisant le tarif mensuel par le nombre de jours ouvrables durant un mois, soit 20 jours.**

En divisant le tarif mensuel par le nombre de jours ouvrables, cette méthode prend en considération le fait que la demande énergétique est généralement plus faible le week-end (samedi et dimanche) que les jours ouvrables de la semaine (lundi au vendredi) et que cela se traduit par une valeur économique du transport moins élevée durant le week-end.

En répartissant le coût mensuel du transport sur les 20 jours ouvrables du mois, les clients de transport ne sont pas incités à faire de l'arbitrage entre les prix des services quotidien, hebdomadaire et mensuel de transport en souscrivant à des réservations séparées la semaine et le week-end afin d'éviter de payer le tarif mensuel.

En tenant compte du nombre de jours ouvrables pour établir le tarif quotidien, l'approche proposée incite les clients à préférer une réservation mensuelle comparativement à 4 réservations hebdomadaires ou 20 réservations quotidiennes durant une période d'un mois. Les revenus ainsi générés contribuent à réduire le niveau des revenus requis résiduels devant être récupérés des services de long terme.