

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 december 2008

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van 12 april 1965
betreffende het vervoer van gasachtige
producten en andere door middel
van leidingen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET WETENSCHAPSBELEID, HET
ONDERWIJS, DE NATIONALE WETENSCHAPPELIJKE
EN CULTURELE INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND
EN DE LANDBOUW
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Katrien PARTYKA**

INHOUD

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de heer Paul Magnette, Minister van Klimaat en Energie	3
III. Algemene bespreking	6
IV. Artikelsgewijze bespreking	28
V. Stemmingen	33
VI. Bijlage	37

Voorgaande documenten:

Doc 52 **1320/ (2007/2008):**

001: Wetsontwerp.

002 en 003: Amendementen.

Zie ook:

005 : Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 décembre 2008

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi
du 12 avril 1965 relative au
transport de produits gazeux et autres
par canalisations**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'ÉCONOMIE, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'ÉDUCATION, DES INSTITUTIONS SCIENTIFI-
QUES ET CULTURELLES NATIONALES, DES CLASSES
MOYENNES ET DE L'AGRICULTURE
PAR
MME **Katrien PARTYKA**

SOMMAIRE

I. Procédure	3
II. Exposé introductif de M. Paul Magnette, Ministre du Climat et de l'Énergie	3
III. Discussion générale	6
IV. Discussion des articles	28
V. Votes	33
VI. Annexe	37

Documents précédents:

Doc 52 **1320/ (2007/2008):**

001: Projet de loi.

002 et 003: Amendements.

Voir aussi:

005 : Texte adopté par la commission.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Bart Laeremans

A. — Vaste leden / Titulaires:

CD&V Gerald Kindermans, Katrien Partyka, Liesbeth Van der Auwera
MR David Clarinval, Jean-Luc Crucke, Kattrin Jadin
PS Colette Burgeon, Karine Lalieux, Alain Mathot
Open Vld Willem-Frederik Schiltz, Sofie Staelraeve
VB Bart Laeremans, Peter Logghe
sp.a+Vl.Pro Dalila Douifi, Freya Van den Bossche
Ecolo-Groen! Philippe Henry
cdH Joseph George

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Leen Dierick, Nathalie Muylle, Ilse Uyttersprot, Stefaan Vercamer
François-Xavier de Donnea, Olivier Destrebecq, Jacqueline Galant, Olivier Hamal
Sophie Pécriaux, André Perpète, N
Mathias De Clercq, Luk Van Biesen, Ludo Van Campenhout
Barbara Pas, Bruno Stevenheydens, Bruno Valkeniers
Renaat Landuyt, Bruno Tobback, Christine Van Broeckhoven
Meyrem Almaci, Tinne Van der Straeten
Christian Brotcorne, Maxime Prévot

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

N-VA Jan Jambon

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedecker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a+Vl.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven
VB	:	Vlaams Belang

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

I. — PROCEDURE

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 22 oktober, 4, 18 en 25 november 2008.

Op 10 juni 2008 werden hoorzittingen georganiseerd over het thema «transittarieven voor gas», met vertegenwoordigers van de CREG, Fluxys en Distrigas. Het verslag van die hoorzittingen gaat als bijlage.

Een verzoek om in verband met het wetsontwerp hoorzittingen te organiseren met de CREG en het DG TREN (Europese Commissie) wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen.

Mevrouw Tinne Van der Straeten verzoekt om over de ingediende amendementen het advies van de Raad van State in te winnen. De indienster heeft dat verzoek achteraf ingetrokken.

Een verzoek om het advies in te winnen van de Juridische Dienst van de Kamer over de impact op het wetsontwerp van het arrest dat op 10 november 2008 werd gewezen door de achttiende kamer van het hof van beroep te Brussel (ref. 2008/AR/1616, 2008/AR/1617, 2008/AR/1670 en 2008/AR/1671) wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

De heer Tobback heeft voorgesteld een hoorzitting te houden met een Noorse oliemaatschappij Statoil over de gevolgen van het wetsontwerp voor de concurrentievoorwaarden op de gastransit door ons land. Dit voorstel werd met 11 tegen 4 stemmen verworpen.

In de aangenomen tekst van het wetsontwerp werden wetgevingstechnische verbeteringen aangebracht.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HEER PAUL MAGNETTE, MINISTER VAN KLIMAAT EN ENERGIE

1. Inleiding

Vervoer van aardgas in België omvat twee onderscheiden activiteiten, gasvervoer en gasdoorvoer:

- gasvervoer in de strikte zin van het woord is alle gasvervoer waarvan het vertrekpunt of eindpunt zich in België bevindt;
- doorvoeractiviteit is het vervoer van gas waarvan noch het beginpunt, noch het eindpunt in België liggen.

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — PROCÉDURE

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions du 22 octobre, et des 4, 18 et 25 novembre 2008.

Des auditions sur le thème des «tarifs de transit du gaz» ont été organisées le 10 juin 2008 en présence de représentants de la CREG, de Fluxys et de Distrigas. Le rapport de ces auditions est repris en annexe.

Une demande d'auditions de la CREG et de la DG TREN (Commission européenne) sur le projet de loi a été rejetée par 8 voix contre 4.

Une demande en vue de solliciter l'avis du Conseil d'État sur les amendements déposés a été faite puis retirée par Mme Van der Straeten.

Une demande en vue de solliciter l'avis des services juridiques de la Chambre sur l'impact, sur le projet de loi, de l'arrêt rendu ce 10 novembre 2008 par la chambre 18 de la Cour d'appel de Bruxelles (références: 2008/AR/1616 – 2008/AR/1617 – 2008/AR/1670 – 2008/AR/1671) a été rejetée par 9 voix contre 4.

M. Tobback a proposé d'organiser une audition de la société pétrolière norvégienne Statoil sur les conséquences du projet de loi sur les conditions de concurrence en matière de transit de gaz dans le pays. Cette proposition a été rejetée par 11 voix contre 4.

Des corrections d'ordre légistique ont été intégrées dans le texte adopté du projet de loi.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. PAUL MAGNETTE, MINISTRE DU CLIMAT ET DE L'ÉNERGIE

1. Introduction

Deux types d'activités doivent être distingués lorsqu'il est question de transport de gaz en Belgique: d'une part, le transport de gaz (ou acheminement) au sens strict concerne tout transport de gaz dont le point de départ ou le point d'arrivée se situe en Belgique, d'autre part, l'activité de transit concerne, elle, le transport de gaz dont ni le point de départ ni le point d'arrivée n'est situé en Belgique.

De doorvoeractiviteit is hoofdzakelijk in handen van de internationale operatoren, aangezien het gas via België enkel wordt doorgevoerd.

In die aan concurrentie onderhevige activiteit bekleedt België vandaag een centrale plaats op internationaal vlak, met dien verstande dat er alternatieve keuzes bestaan voor de leveranciers. Ze kunnen namelijk kiezen voor transport per methaantanker of voor vervoer via andere landen, omdat de voorwaarden aantrekkelijker zijn of er meer garantie is voor stabiliteit.

De strategische positionering van België als draaischijf voor de aardgasmarkt is van essentieel belang.

2. Wetswijziging

Het is belangrijk dat de op deze aangelegenheid toepasbare regels niet alleen duidelijk zijn voor netbeheerder Fluxys, maar ook voor de leveranciers, die een maximale zichtbaarheid moeten kunnen genieten in het licht van een stabiele en geloofwaardige Belgische markt.

De voorgestelde wetswijzigingen strekken ertoe twee essentiële elementen te verduidelijken in verband met de doorvoer van aardgas: het statuut van de doorvoercontracten die werden gesloten tussen de leveranciers en Distrigas of Fluxys, naar gelang van de periode waarop dat gebeurde, alsook het tariefstelsel dat van toepassing is op de doorvoeractiviteit.

2.1. De wijziging van artikel 15/5quinquies

De doorvoeractiviteiten hebben als wettelijke grondslag artikel 15/5quinquies van voornoemde wet. Dit artikel kwam tot stand door de wijziging van de wet op 1 juni 2005.

Rekening houdend met de concurrentieaspecten van de doorvoeractiviteit, heeft dit artikel tot doel een specifieke tarificatie mogelijk te maken voor de doorvoer van aardgas van grens tot grens. Hoewel het wettelijk en reglementair kader dat reeds toestaat, is het opportuun gebleken de keuze van de wetgever te verduidelijken door een uitleggingsbepaling van het vigerende artikel 15/5quinquies aan te nemen. Daardoor wordt een oplossing aangereikt voor de kwestie van de toepassing van de markttarieven op basis van dit artikel. Tevens is het opportuun gebleken dit artikel aan te vullen door de krachtlijnen te verduidelijken van de vastgestelde gereguleerde tarieven die voortvloeien uit voorwaarden inzake marktconsultatie: tariefstructuur, met inbegrip van de billijke marge, procedures en termijnen in verband met tariefvoorstellen, publicatie van de tarieven, bonus/malus,...

Tot slot sloot hetzelfde artikel de doorvoer van aardgas uit van de toepassing van enkele bepalingen van de

L'activité de transit intéresse principalement les opérateurs internationaux puisque le gaz ne fait que transiter par la Belgique.

Cette activité concurrentielle place aujourd'hui la Belgique en position centrale sur le plan international dans la mesure où des choix alternatifs existent pour les affréteurs, qu'il s'agisse du transport par méthanier ou à travers d'autres pays pouvant offrir des conditions plus attrayantes en terme de stabilité notamment.

Ce positionnement stratégique de la Belgique comme plaque tournante du marché du gaz naturel est essentiel.

2. Modification de la loi

Il importe que les règles applicables en cette matière soient claires non seulement pour le gestionnaire de réseau qu'est FLUXYS mais aussi pour les affréteurs à qui un maximum de visibilité doit être garanti dans l'optique d'un marché belge stable et crédible.

Les modifications légales qui sont présentées visent à clarifier deux éléments essentiels en matière de transit de gaz naturel: le statut des contrats de transit conclus entre les affréteurs et Distrigas ou Fluxys, selon la période de conclusion ainsi que le régime tarifaire applicable à l'activité de transit.

2.1 La modification de l'article 15/5quinquies

Les activités de transit ont pour base légale générale l'article 15/5quinquies de la loi précitée. Cet article fut introduit par la modification de la loi le 1^{er} juin 2005.

Cet article a pour but, eu égard à la situation concurrentielle de l'activité de transit de permettre une tarification spécifique pour le transit de gaz naturel de frontière à frontière. Bien que le cadre légal et réglementaire le permette déjà, il a semblé opportun d'une part, de clarifier le choix du législateur en adoptant une disposition interprétative de l'article 15/5quinquies actuel, tranchant ainsi la question de l'application de tarifs de marché sur base de cet article, et, d'autre part, de compléter cet article en précisant les grandes orientations des tarifs régulés fixés suivants des modalités faisant appel au marché: structure tarifaire y compris la marge équitable, procédures et délais relatifs aux propositions tarifaires, publication des tarifs, bonus/malus,...).

Enfin, le même article excluait pour le transit de gaz naturel l'application de certaines dispositions de la loi

gaswet die gelden voor het transport van aardgas. Die uitzonderingen moeten worden aangepast in het licht van de bepalingen van Europese Richtlijn nr. 2003/55/EC en van Verordening nr. 1775/2005.

Omdat de uiteindelijke doelstelling erin bestaat te komen tot een tarief dat is gebaseerd op de afgelegde en enige afstand op Belgisch grondgebied, werden drie methodes uitgewerkt, die op zichzelf of in combinatie kunnen worden gebruikt:

- ofwel wordt een «projectmethode» toegepast krachtens artikel 15/5*bis*, § 3, dat in een specifiek gereguleerd regime voorziet (methode die wordt gebruikt voor de Terminal van Zeebrugge en die de goedkeuring heeft van de CREG). Die regeling is van toepassing op de uitbreidingen van installaties of op nieuwe installaties voor het vervoer van aardgas voor het volume dat bestemd is voor doorvoer;

- ofwel een «Cost+»-methode, waarvan de hoofdparameters zijn vastgesteld;

- ofwel een aanpak volgens de «marktprijs».

Laatstgenoemde aanpak mag in geen geval uitmonden in een tarief dat lager ligt dan het tarief dat uit de «Cost+»-methode voortvloeit. De tekst verduidelijkt bijgevolg wat moet worden gedaan in geval van een verschil tussen de marktprijs en het «Cost+»-tarief wanneer de derde methode wordt toegepast.

Rekening houdend met de specificiteit van de doorvoeractiviteit werden twee elementen vastgesteld die verschillen van de vigerende regels inzake vervoer:

- de duur van de regularisatieperiode is niet noodzakelijk vastgesteld op 4 jaar.

- de tarieven zijn van toepassing voor de termijnen die contractueel zijn vastgesteld tussen de TNB (Transmissiebeheerder) en de gebruikers van dat net, zodat die gebruikers kunnen optreden in het licht van hun verbintenis op lange termijn.

2.2. De wijziging van artikel 15/19 van de wet

De doorvoeractiviteit wordt sinds 1 juli 2004 geregeld krachtens Richtlijn 2003/55/EC.

Tegelijk bepaalt artikel 32 van die richtlijn dat de contracten die werden afgesloten vóór 1 juli 2004 met toepassing van het overeengekomen toegangsregime als bedoeld bij Richtlijn 91/296 (dat al van kracht is van vóór het gereguleerd regime dat werd ingesteld bij Richtlijn 2003/55/CE), van toepassing blijven tot de termijn ervan is verstreken; hetzelfde geldt bijgevolg voor de in die contracten overeengekomen tarieven.

gaz applicables à l'acheminement (transport) du gaz naturel. Ces exceptions doivent être adaptées au regard des dispositions de la directive européenne 2003/55/CE et du règlement 1775/2005.

L'objectif final étant d'aboutir à un tarif basé sur la distance parcourue et unique sur le territoire belge, trois approches ont été élaborées pour ce faire, qui pourront être utilisées seules ou en combinaison:

- soit une méthodologie dite «projet» est appliquée, et ce, en vertu de l'article 15/5*bis*, § 3, qui prévoit un régime régulé spécifique (méthodologie utilisée pour le Terminal de Zeebrugge et approuvée par la CREG). Ce régime s'applique aux extensions d'installations ou à de nouvelles installations de transport de gaz naturel pour la capacité destinée au transit

- soit une approche *cost+* dont les paramètres principaux sont définis.

- soit une approche «prix de marché».

Cette dernière approche ne peut en aucun cas déboucher sur un tarif inférieur à celui obtenu par l'approche *cost+*. Le texte précise en conséquence ce qu'il convient de faire en cas d'écart entre le prix de marché et le tarif *cost+* lorsque la troisième approche est appliquée.

Vu la spécificité de l'activité de transit, deux éléments ont été précisés qui diffèrent des règles applicables en matière de transport:

- La durée de la période de régulation n'est pas nécessairement fixée à 4 ans

- Les tarifs sont applicables pour les durées fixées contractuellement entre le GRT (Gestionnaire du Réseau de Transport) et les utilisateurs de ce réseau, et ce, afin de garantir à ces derniers une prévisibilité par rapport à leur engagement de longue durée.

2.2. La modification de l'article 15/19 de la loi

L'activité de transit est régulée depuis le 1^{er} juillet 2004 en vertu de la directive 2003/55/CE.

Cette directive prévoit simultanément en son article 32 que les contrats conclus avant le 1^{er} juillet 2004, conformément au régime d'accès négocié prévu par la directive 91/296 (en vigueur avant le régime régulé introduit par la directive 2003/55/CE) restent d'application jusqu'à leur terme et, partant, également les tarifs négociés prévus par ces contrats.

De erkenning van die historische contracten («*sanctity of contracts*») wordt verankerd in artikel 15/19 van de gaswet. Om daar echter een nuttig gevolg aan te geven en de bestaande historische doorvoercontracten te behouden, wordt in de tekst van artikel 15/19 een uitleggingsbepaling ingevoegd.

De instandhouding van de historische contracten zal geen negatieve invloed hebben op de Belgische consument, aangezien de activiteiten met betrekking tot doorvoer, vervoer en opslag echt van elkaar gescheiden worden op respectieve rekeningen, en aangezien hetzelfde geldt voor de tarieven die daaruit voortkomen.

III. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) hecht vooral veel belang aan een kwaliteitsvolle Belgische wetgeving en aan de analyse van alle factoren die de besluitvorming en de tenuitvoerlegging van een wet beïnvloeden. De brief van DG TREN die tijdens de vergadering werd rondgedeeld, wekt bij de spreker veel vragen op die volledige opheldering vergen. Er staan honderden miljoenen euro op het spel, alsook de investering van België in de doorvoer en distributienetwerken. Daarom moet het debat daarover ernstig worden gevoerd. Als de diensten van de Europese Commissie vinden dat de CREG het best geplaatst is om de wetgeving te interpreteren, dan moet de CREG zich terzake uitspreken. Het wetsontwerp gaat echter uit van een stelling die diametraal tegenover het standpunt van de CREG staat. Voorts vraagt de heer Tobbacq dat op de vragen in de brief van DG TREN een vollediger antwoord wordt gegeven.

De minister beklemtoont dat de enige vraag in die brief betrekking heeft op de effectieve rechtsopvolger van Distrigas: is dat Distrigas & Co dan wel Fluxys?

Volgens *mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!)* is het vraagstuk ogenschijnlijk een neutrale zaak, maar niets is minder waar. Het wetsontwerp werd ingediend toen de CREG de achteraf door de regering geschorste beslissing heeft genomen in verband met de doorvoertarieven. Het gaat erom te weten wat de waarde van Distrigas is: is die onderneming 900 miljoen euro waard of niet? Het wetsontwerp heeft betrekking op die kwesties en het heeft een potentiële financiële weerslag van 900 miljoen euro. De spreker vindt in elk geval dat de brief van het DG TREN voldoende elementen bevat om aan die instantie zelf verduidelijkingen te vragen. Het volstaat niet naderhand de uitspraak van het Europees Hof van Justitie af te wachten. Bij de bespreking van het wetsontwerp moet rekening worden gehouden met de eisen van het communautair recht.

La reconnaissance de ces contrats historiques, «*sanctity of contracts*» est consacrée par l'article 15/19 de la loi gaz. Toutefois, afin de lui donner un effet utile et de préserver les contrats de transit historiques existants, une disposition interprétative est insérée dans le texte même de l'article 15/19.

La préservation des contrats historiques n'aura pas d'impact négatif sur le consommateur belge en ce sens que les activités de transit, transport et stockage sont parfaitement scindées dans des comptes respectifs et qu'il en est de même pour les tarifs qui en découlent.

III. — DISCUSSION GENERALE

M. Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) souligne que sa préoccupation est la qualité de la législation belge et l'examen de tous les facteurs qui influencent la décision et la mise en œuvre d'une loi. L'intervenant estime que le courrier émanant de la DG TREN remis en séance comporte nombre de questions sur lesquelles il importe d'avoir tout l'éclairage. Le débat porte sur des centaines de millions d'euros et concerne l'investissement de la Belgique dans les réseaux de transit et de distribution; il doit donc être mené de façon sérieuse. Si les services de la Commission européenne estiment que la CREG est la mieux placée pour interpréter la législation, il revient à la CREG de se prononcer en cette matière. Or, le projet de loi prend précisément la position inverse que celle prise par la CREG. M Tobbacq demande par ailleurs à ce que les questions contenues dans la lettre de la DG TREN reçoivent une réponse plus complète.

Le ministre souligne que la seule question posée dans cette lettre concerne le successeur effectif de Distrigaz: Distrigaz & Co ou Fluxys.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) estime que la discussion n'est pas aussi innocente qu'elle n'y paraît. Le projet de loi a été introduit au moment où la CREG prenait sa décision sur les tarifs de transit, décision suspendue par le gouvernement. Il s'agit de savoir quelle est la valeur de Distrigaz: l'entreprise vaut-elle 900 millions d'euros ou pas? Le projet de loi porte sur ces questions et son enjeu financier est potentiellement de 900 millions d'euros. L'intervenante estime en tout cas qu'il y a suffisamment d'éléments dans la lettre de la DG TREN que pour demander un éclairage complémentaire à la DG TREN elle-même. Il ne suffit pas d'attendre a posteriori le verdict de la Cour de Justice européenne. Le projet de loi doit être examiné en prenant en compte les exigences du droit communautaire.

Mevrouw Van der Straeten merkt op dat toen de CREG beslist heeft voorlopige doorvoertarieven op te leggen, diverse bij de zaak betrokken partijen beroep hebben ingesteld bij het hof van beroep om die beslissing aan te vechten. Een van de aan het hof voorgelegde vragen is of Distrigas & Co kan worden beschouwd als een entiteit waarop de richtlijn «doorvoer van aardgas» van toepassing is. Dat aspect komt aan bod in artikel 3 van het wetsontwerp. Het Hof van beroep zal zich ook moeten uitspreken over de vraag of alle overeenkomsten al dan niet onder de clausule «*sanctity of contracts*» vallen, en over de vraag of de doorvoeractiviteit al dan niet een gereguleerde activiteit is. Het arrest van het Hof van beroep wordt verwacht op 28 oktober 2008. De spreker acht het van groot belang in het kader van de aan de gang zijnde bespreking. Ze stelt dan ook voor een omzichtige houding aan te nemen, gelet op het principe van de scheiding der machten.

Volgens de heer Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) is de bestaansreden van het wetsontwerp het annuleren van de beslissing van de CREG over de geldigheid van de contracten «Distrigas & Co». De in artikel 2 bedoelde marktconsultatie zal er nooit komen in een markt met slechts één speler. Terzake zal een amendement worden ingediend. De regeling «Cost+» zal per slot van rekening zeker van toepassing zijn. De heer Tobbacq wijst erop dat het ter bespreking voorliggende wetsontwerp betrekking heeft op een economisch en financieel geschil tussen verschillende economische actoren. Hij attendeert erop dat de regering, door haar wetsontwerp, duidelijk stelling neemt voor de partij die door de regulator in het ongelijk werd gesteld. Die situatie is des te vervelender omdat ze zich voordoet na een crisis in de financiële sector die voor het voetlicht heeft gebracht dat het optreden van de CBFA om de belangen van de consumenten te verdedigen zwak was en dat het er vrij laat is gekomen. De heer Tobbacq betreurt dat in de energiesector de regulator op het matje wordt geroepen, ofschoon die regulator tijdig optreedt om de belangen van de consumenten en van de Belgische markt te verdedigen. Het valt te betreuren dat de regering beslissingen van een regulator ongedaan maakt en dat ze zodoende handelt tegen de belangen van de consumenten in.

Door Fluxys dat bedrag van 900 miljoen euro de facto aan GDF-Suez te doen betalen, brengt België de investeringsmogelijkheden van Fluxys in het Belgisch doorvoer- en distributienetwerk in het gedrang. Die investeringen zijn nochtans onontbeerlijk. Bovendien worden de gunstigste overeenkomsten overgeheveld naar de concurrent GDF-Suez, mét de waarborg van de Belgische Staat. Die beslissing zal nadelig zijn voor de Belgische consument, zelfs op korte termijn. Waarom wordt die beslissing genomen? Waarom wordt ze nu genomen, wetende welke nadelen deze wet in ontwerp met zich brengt?

Mme Van der Straeten fait remarquer que, lorsque la CREG a pris sa décision imposant des tarifs de transit provisoires, différentes parties ont introduit un recours auprès de la Cour d'appel pour contester cette décision. Une des questions soumises à la Cour d'appel est de savoir si Distrigas & Co peut être considérée comme une entité à qui s'applique la directive «transit de gaz». Cet élément est repris à l'article 3 du projet de loi en discussion. La Cour d'appel sera aussi amenée à statuer sur le fait de savoir si tous les contrats relèvent ou pas de la clause de «*sanctity of contracts*» ainsi que sur le fait de savoir si l'activité de transit est une activité régulée ou pas. L'arrêt de la Cour d'appel est attendu pour le 28 octobre 2008 et l'intervenante estime qu'il est d'importance dans le cadre de la discussion en cours. Mme Van der Straeten suggère dès lors d'adopter une attitude de circonspection eu égard au principe de séparation des pouvoirs.

M. Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) estime que la raison d'être du projet de loi est d'annuler la décision prise par la CREG sur la validité des contrats «Distrigas & Co». La consultation de marché dont il est question à l'article 2 de ce projet ne sera jamais mise en œuvre dans un marché où il n'y a qu'un acteur. Un amendement sera déposé sur ce point. Le système «Cost+» sera de toute façon d'application en fin de compte. M Tobbacq rappelle que le projet en discussion porte sur un différend économique et financier qui oppose différents acteurs économiques et souligne que le gouvernement, par son projet de loi, prend clairement parti pour la partie à laquelle le régulateur a donné tort. Cette situation est d'autant plus gênante qu'elle intervient après une crise dans le secteur financier qui a mis en évidence la faiblesse et le caractère tardif de l'intervention de la CBFA pour défendre les intérêts des consommateurs. M Tobbacq déplore que dans le secteur de l'énergie, le régulateur soit rappelé à l'ordre alors qu'il agit à temps pour défendre les intérêts des consommateurs et du marché belge. Il est regrettable que le gouvernement annule des décisions d'un régulateur et ce faisant, aille à l'encontre des intérêts du consommateur.

En laissant Fluxys payer cette somme de 900 millions d'euros à de facto GDF-Suez, la Belgique hypothèque les possibilités d'investissements de la part de Fluxys dans le réseau de transit et de distribution belge, investissements pourtant indispensables. En outre, les contrats les plus avantageux sont transférés à ce concurrent qu'est GDF-Suez, avec en outre la garantie de l'état belge. Cette décision sera préjudiciable au consommateur belge, même à court terme. Quelle est la raison de cette décision? Pourquoi la prendre maintenant, sachant les inconvénients que ce projet entraînera?

De minister vraagt in welk opzicht de geschorste beslissing van de CREG voordelig was voor de consument.

De heer Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) antwoordt dat de regulator, met zijn geschorste beslissing, de consumenten verdedigde door ervoor te zorgen dat de tarieven zo gunstig mogelijk waren. De regulator heeft zodoende zijn taak vervuld, die erin bestaat de belangen van de consument te verdedigen. De heer Tobbacq betreurt dat de regulator een aantal mogelijkheden zijn ontnomen om die rol van regulator te vervullen en dat hij op die manier wordt gedesavoueerd. In die omstandigheden is een bevredigende marktwerking onmogelijk. Dat is genoegzaam gebleken uit de recente actualiteit.

In antwoord op de vraag van de minister in welk opzicht de beslissing van de CREG voordelig was voor de consument geeft *mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!)* aan dat men er moet van uitgaan dat een beslissing die een regulator in alle onafhankelijkheid neemt, in principe voordelig is voor de consument. Die beslissing is ook belangrijk omdat ze de doorvoertarieven reguleert en omdat ze gepaard gaat met een billijker toewijzing van de kosten. De transporttarieven worden al acht jaar gereguleerd. Dat is niet het geval voor de doorvoertarieven, waarvoor nog steeds gebruik wordt gemaakt van de historische overeenkomsten, die onderling verschillend zijn. De CREG heeft geoordeeld dat de doorvoervereenkomsten voortaan moeten worden gereguleerd volgens de regeling «Cost+», behalve voor vier overeenkomsten die hun contractuele tarieven mogen behouden. De CREG zal er ook op toezien dat de kosten billijk worden toegewezen. Vastgesteld werd dat de aan de doorvoer gerelateerde kosten gekoppeld waren aan het transport en dat ze daardoor voor rekening van de consument kwamen. Door een billijke toewijzing van de kosten zou voor de consument de transportfactuur met 17% kunnen dalen. De beslissing van de CREG is uitermate belangrijk en is gunstig voor de consument omdat ze de mogelijkheid biedt de doorvoer- en transportactiviteiten te reguleren.

Mevrouw Van der Straeten citeert uit de brief van het DG TREN en wijst met aandrang op het ogenblik waarop de minister het ter bespreking voorliggende wetsontwerp heeft ingediend. Het werd bijna vier jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn van 2003 ingediend, met op de achtergrond de fusie tussen Suez en GDF en de door de Europese instanties opgelegde afstand van Distrigas als voorwaarde voor de fusie. Volgens de spreker werd dit ogenblik niet toevallig gekozen en valt het samen met de periode waarin de nadere regels voor de fusie van GDF en Suez werden bepaald, onder meer op het niveau van Distrigas.

Le ministre se demande en quoi la décision suspendue de la CREG avantageait le consommateur.

M. Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) répond que le régulateur, par sa décision suspendue, a pris la défense des consommateurs en veillant à ce que les tarifs soient les plus avantageux possible. Il a ainsi exécuté sa mission qui est de veiller à l'intérêt du consommateur. M. Tobbacq déplore que le régulateur se soit vu déposséder d'un certain nombre de possibilités d'exercer son rôle de régulateur et soit ainsi désavoué. Dans ces conditions, le marché ne peut fonctionner de façon satisfaisante. L'actualité récente ne l'a que trop montré.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!), en réponse à la question du ministre sur le fait de savoir en quoi la décision de la CREG avantage le consommateur, estime que la décision prise de façon indépendante par un régulateur doit être considérée par principe comme en faveur du consommateur. Cette décision est importante également parce qu'elle régule les tarifs de transit et s'accompagne d'une allocation plus juste des coûts. Les tarifs de transport sont déjà régulés depuis huit ans alors que ce n'est pas le cas pour les tarifs de transit pour lesquels les contrats historiques étaient toujours utilisés, avec des caractéristiques différentes d'un contrat à l'autre. La CREG a estimé qu'à l'exception de quatre d'entre eux qui peuvent conserver leurs tarifs contractuels, les autres contrats de transit devaient dorénavant être régulés selon le système «Cost+». La CREG va aussi veiller à ce que les coûts soient alloués de façon juste. Il a été constaté que des coûts relevant du transit étaient rattachés au transport et étaient par conséquent supportés par le consommateur. Par une allocation juste des coûts, la facture du transport à charge du consommateur pourrait baisser de 17%. En permettant aux activités de transit et de transport d'être régulées, la décision de la CREG revêt une grande importance et est favorable au consommateur.

Mme Van der Straeten cite un extrait de la lettre de la DG TREN et met en exergue le moment choisi par le ministre pour déposer le projet de loi en discussion. Ce projet est déposé près de quatre ans après l'entrée en vigueur de la directive de 2003, dans le contexte de la fusion entre Suez et GDF et de la cession de Distrigaz imposée par les instances européennes comme condition de la fusion. L'intervenante estime que ce moment n'a pas été choisi par hasard et qu'il correspond au moment où sont réglées les modalités de la fusion entre GDF et Suez, notamment au niveau de Distrigaz.

Mevrouw Van der Straeten rekent voor dat met dit wetsontwerp mogelijkwerijs een bedrag van 900 miljoen euro op het spel staat. In welk opzicht is de huidige wetgeving inzake doorvoertarieven ontoereikend? In het buitenland doet dat wettelijke kader geen problemen rijzen. Zo heeft de regulator in Duitsland geregleerde tarieven opgelegd voor de doorvoer van gas in de Duitse markt, waar drie TSO's (*Transmission System Operator*) actief zijn. Waarom moet in België de wet worden aangepast?

Volgens de Europese instanties moeten de doorvoertarieven worden geregleerd, moeten die tarieven een afspiegeling zijn van de kosten en mogen ze niet-discriminerend zijn. Buurlanden zoals Nederland en Duitsland hanteren geregleerde doorvoerprizen die worden bepaald op grond van het principe «Cost+». Waarom opteert de minister voor een prijs die gebaseerd is op de marktprijs, door ervan uit te gaan dat doorvoer een aan concurrentie onderhevige activiteit is?

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) heeft vragen over de combinatie van methodes van prijszetting in geregleerde dan wel marktactiviteiten.

De spreker heeft ook vragen over de concurrentiële aard van de doorvoeractiviteit. In België is er slechts één operator, met name Fluxys. Zou het dan ook niet de voorkeur verdienen zich te baseren op de regeling «Cost+»? Wat de situaties van Distrigas en Fluxys betreft, zou die laatste de rechtsopvolger van Distrigas zijn. Quid met de dochtermaatschappijen buiten de Europese Unie?

De heer Joseph George (cdH) wijst op het economisch belang van het voorliggende dossier. Dit wetsontwerp past in een bestaand geheel dat moet worden aangevuld door eenieders rol te verduidelijken. Het parlement moet zijn verantwoordelijkheid opnemen zonder te wachten op de rechterlijke beslissingen, die metertijd ook kunnen evolueren. De spreker attendeert erop dat de doorvoermarkt onderhevig is aan concurrentie, niet op het niveau van België maar op Europees niveau. De vergelijking met andere Staten is alleen relevant voor landen die een even belangrijke doorvoeractiviteit hebben als België. Van het DG TREN moet men geen goed afgebakende stellingnamen verwachten; daarmee zou het vooruitlopen op een eventuele rechterlijke beslissing van het Europees Hof van Justitie.

Ten slotte is dat dossier waarschijnlijk dringend genoeg om te rechtvaardigen dat voortgang wordt gemaakt. De heer George wenst over al die overwegingen het standpunt van de minister te kennen.

Mme Van der Straeten rappelle qu'un montant potentiel de 900 millions euros est en jeu derrière ce projet de loi. En quoi le cadre légal actuel en matière de tarifs de transit est-il insuffisant? A l'étranger, ce cadre ne pose pas de problème. En Allemagne par exemple, le régulateur a imposé des tarifs régulés en matière de transit de gaz dans le marché allemand où trois TSO (*Transmission System Operator*) sont actifs. Quels sont les éléments qui en Belgique, expliquent qu'il faille adapter la loi?

Les instances européennes considèrent que les tarifs de transit doivent être régulés et que ces tarifs doivent refléter les coûts et être non discriminatoires. Alors que les pays voisins comme les Pays-Bas ou l'Allemagne mettent en œuvre des prix régulés en matière de transit et fixés sur base du principe «Cost+», pourquoi le ministre opte-t-il pour un prix basé sur le prix du marché, en considérant que le transit est une activité concurrentielle?

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) se pose des précisions sur la combinaison de méthodes de fixation des prix dans des activités régulées ou de marché.

En ce qui concerne le caractère concurrentiel de l'activité de transit, l'intervenant s'interroge; il n'y a qu'un opérateur au niveau belge, Fluxys. Ne serait-il dès lors pas préférable de se baser sur le système «Cost+»? En ce qui concerne les situations de Distrigas et Fluxys, Fluxys serait le successeur en droits de Distrigas. Qu'en est-il des filiales qui ne situent pas dans l'Union européenne?

M. Joseph George (cdH) souligne l'importance du dossier en discussion en termes économiques. Ce projet s'inscrit dans une architecture qui est déjà en place qu'il convient de compléter en précisant le rôle de chacun. Le Parlement doit prendre ses responsabilités sans attendre les décisions de justice qui peuvent aussi avoir un caractère évolutif avec le temps. L'intervenant souligne que le marché du transit est un marché concurrentiel, non pas à l'échelle de la Belgique mais au niveau européen. La comparaison avec d'autres états n'est pertinente qu'avec des pays qui ont une activité de transit aussi importante que celle de la Belgique. Quant à la DG TREN, il ne faut pas en attendre la prise de positions tranchées en la matière, ce qui serait préjuger d'une éventuelle décision judiciaire de la Cour de Justice européenne.

Enfin, ce dossier a probablement un degré d'urgence qui justifie des avancées. M. George souhaite connaître la position du ministre sur ces différentes considérations.

De heer Philippe Henry (Ecolo-Groen!) begrijpt niet goed de bestaansreden van dit wetsontwerp en van de gemaakte keuzes. Het advies van de Raad van State en de brief van het DG TREN zetten de ontworpen regeling op de helling en geven aan dat die niet voor meer rechtszekerheid zorgt dan de huidige regeling. Alle politieke partijen zijn voorstander van een sterke regulering, ingevolge de turbulenties op de financiële markten. Hier wordt echter het advies van de CREG teruggeschroefd. Zich op een marktprijs baseren in een markt waar geen echte concurrentie heerst, doet een reëel probleem rijzen. In welk opzicht zal de door de minister voorgestelde regeling inzake prijs en rechtszekerheid gunstiger zijn voor de consument? Op de artikelen 2 en 3 van het wetsontwerp zullen amendementen worden ingediend.

De heer Joseph George (cdH) wenst nadere inlichtingen over de mogelijkheid voor de netwerkbeheerder om inzake doorvoertarieven een verlenging van de aanvankelijke periode van 4 jaar voor te stellen. De spreker stelt vast dat de nadere regels voor de marktconsultatie zullen worden besproken met de netwerkbeheerder en de regulator. Die bepaling bekrachtigt de plaats van die laatste en de spreker wenst daarover preciseringen.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) verwijst naar de uiteenzetting van de minister en wijst erop dat daaruit naar voren komt dat de doorvoerprojecten aan internationale concurrentie zijn onderworpen. Welke concrete projecten zullen met de overwogen doorvoerprojecten concurreren? Hoe omschrijft de minister die concurrentie?

In verband met het laatste artikel van het besproken wetsontwerp onderstreept de heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) dat de interpretatie die daarin aan de Europese regelgeving wordt gegeven, voor discussie vatbaar is; hij verwijst terzake naar de commentaar van de Raad van State. Komt het de Belgische wetgevende en uitvoerende macht wel toe Europese regelgeving te interpreteren? Is het niet de taak van het Europees Hof van Justitie om tot een dergelijke interpretatie over te gaan?

Met betrekking tot het in het wetsontwerp gehanteerde percentage van 7% merkt de spreker op dat de weerslag verschilt naargelang het een percentage vóór of na belastingen betreft. De heer Schiltz constateert dat, indien de weerslag van de belasting in aanmerking wordt genomen, het om 6% gaat, niet om 7%. Hoe werd het percentage van 7% verkregen?

De heer Schiltz wenst het standpunt van de minister te kennen over de commentaar van de Raad van State wat artikel 2, § 1, van het wetsontwerp betreft.

M. Philippe Henry (Ecolo-Groen!) ne comprend pas bien la raison d'être de ce projet de loi et des choix opérés. L'avis reçu du Conseil d'État et la lettre de la DG TREN remettent en cause le dispositif présenté et arrivent à la conclusion que ce dispositif n'est pas plus sécurisant sur le plan juridique que le système actuel. Alors que les différents partis prônent tous une régulation forte dans la foulée des turbulences sur les marchés financiers, l'avis de la CREG est ici remis en cause. Se baser sur un prix du marché dans un marché où il n'y a pas de réelle concurrence pose un réel problème. En quoi le système proposé par le ministre sera plus avantageux pour le consommateur, en termes de prix et de sécurité juridique? Des amendements aux articles 2 et 3 du projet seront déposés.

M. Joseph George (cdH) souhaite un complément d'information sur la possibilité pour le gestionnaire de réseau de proposer une prolongation de la période initiale de 4 ans en matière de tarifs de transit. Le locuteur constate que les modalités pour l'appel de marché seront discutées avec le gestionnaire de réseau et le régulateur dont la place est consacrée par cette disposition et souhaite obtenir des précisions sur ce point.

Se référant à l'exposé du Ministre, *M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld)* souligne qu'il en ressort que les projets de transit sont soumis à la concurrence internationale. Quels projets concrets concurrenceront-ils les projets de transit envisagés? Comment le ministre définit-il cette concurrence?

Par rapport au dernier article du projet de loi discuté, *M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld)* souligne que l'interprétation de la réglementation européenne qui y est donnée est discutable et fait référence aux commentaires du Conseil d'État. Appartient-il bien aux pouvoirs législatif et exécutif de la Belgique d'interpréter une réglementation européenne? N'est-ce pas à la Cour de Justice européenne de procéder à une telle interprétation?

S'agissant du taux de 7% repris dans le projet de loi, l'intervenant fait remarquer que l'impact est différent selon qu'il s'agit d'un pourcentage avant ou après impôts. *M. Schiltz* constate que si l'impact de l'impôt est pris en compte, le pourcentage s'établit à 6% et non à 7%. Comment le taux de 7% a-t-il été obtenu?

M. Schiltz souhaite connaître la position du ministre sur les commentaires du Conseil d'État formulés à propos du premier paragraphe de l'article 2 du projet.

De spreker vraagt zich af op grond van welke gegevens de minister er vanuit kan gaan dat de doorvoer van gas een concurrentiële activiteit is, aangezien er in België maar één beheerder van gasdoorvoer is, te weten Fluxys. Waarom heeft de minister gebruik gemaakt van de bij de Europese wetgeving geboden afwijkmogelijkheid teneinde die doorvoeractiviteit als een concurrentiële activiteit te mogen beschouwen? Aangezien gasdoorvoer een geregleerde activiteit is, vraagt de heer Schiltz zich af waarom de minister niet op de hele sector een tarief van het «Cost+»-type heeft toegepast.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) is het met de door de heer Schiltz geformuleerde opmerkingen eens. Voorts wenst zij op bepaalde punten nadere toelichting.

De memorie van toelichting stelt dat doorvoer van aardgas een concurrentiële activiteit is die zich ontwikkelt op een markt van Europese grootte. Op welke bronnen, gegevens, of studies, baseert de minister zich om te stellen dat transit een concurrentiële activiteit is en dat de relevante geografische markt de Europese markt is?

Kan de minister aangeven op welke wijze onze buurlanden, of de landen waar volgens de minister, België mee in concurrentie zou zijn, hun transitarrieven vaststellen? Is de minister op de hoogte van de beslissing van de *Bundesnetzagentur* (Duitse energieregulator) om cost-plus tarieven te hanteren voor 3 TSO's (Wingas Transport, E.ON Gastransport en Gasunie Deutschland)?

Kan de minister voorbeelden geven van Europese lidstaten waar cost+ geregleerde tarieven gehanteerd worden in combinatie met tarieven op basis van marktmechanismen? Is de minister van oordeel dat als deze gecombineerd worden voldaan is aan het transparantie en non-discriminatiebeginsel?

De minister heeft in de toelichting gesteld dat er transport en transit twee verschillende zaken zijn. Is de minister op de hoogte van het antwoord van Commissaris Piebalgs, gegeven op 29 januari 2008, gegeven op een vraag van Bart Staes, met name waarin wordt gesteld:

«Er bestaat geen wettelijk onderscheid tussen transit en andere vormen van transport en de Commissie is ervan overtuigd dat regelingen waarbij voor transit andere toegangsvoorwaarden en tarieven gelden strijdig zijn met artikel 3 van de verordening. Bij een afzonderlijke heffingsregeling voor transit ontstaat een ernstig risico op discriminatie tussen binnen- en buitenlandse netwerkgebruikers aangezien het tarief wordt bepaald door de bestemming van het gas (transit of binnenland). Bovendien betekent een specifieke transitregeling dat

Le locuteur se demande sur base de quels éléments le ministre peut considérer que le transit de gaz est une activité concurrentielle, dans la mesure où il n'y a qu'un seul gestionnaire de transit de gaz en Belgique, à savoir Fluxys. Pourquoi le ministre a-t-il fait usage de la faculté de dérogation offerte par la législation européenne de pouvoir considérer cette activité de transit comme une activité concurrentielle? Considérant que le transit de gaz est une activité régulée, M Schiltz se demande pourquoi le ministre n'a pas appliqué à l'ensemble du secteur un tarif de type «Cost+».

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) partage les remarques formulées par M. Schiltz et souhaite obtenir des éclaircissements sur différents points.

L'exposé des motifs précise que le transit de gaz naturel constitue une activité concurrentielle qui se développe sur un marché de taille européenne. Sur quelles sources, données ou études le ministre se base-t-il pour déclarer que le transit constitue une activité concurrentielle et que le marché géographique en question est le marché européen?

Le ministre peut-il indiquer de quelle manière les pays limitrophes, ou les pays qui, selon le ministre, entrent en concurrence avec la Belgique, fixent leurs tarifs de transit? Le ministre est-il informé de la décision de la *Bundesnetzagentur* (le régulateur allemand en matière d'énergie) d'appliquer des tarifs cost-plus pour trois gestionnaires de réseau (Wingas Transport, E.ON Gastransport et Gasunie Deutschland)?

Le ministre peut-il donner des exemples d'États membres où sont pratiqués des tarifs régulés sur la base du cost-plus en combinaison avec des tarifs sur la base des mécanismes de marché? Le ministre estime-t-il que la combinaison de ces deux types de tarif permet de répondre aux principes de transparence et de non discrimination?

Dans l'exposé des motifs, le ministre a indiqué que le transport et le transit sont deux choses différentes. Le ministre est-il au fait de la réponse donnée par le Commissaire Piebalgs le 29 janvier 2008, à une question de M. Bart Staes:

«Il n'y a pas de distinction légale entre le transit et les autres formes de transport et la Commission est d'avis que les régimes prévoyant des conditions d'accès et des tarifs spéciaux pour le transit sont contraires à l'article 3 de la recommandation. Une règle de taxation spécifique pour le transit entraîne un risque sérieux de discrimination entre les utilisateurs de réseau internes et externes dès lors que le tarif est déterminé par la destination du gaz (transit ou intérieur). En outre, un régime spécifique pour le transit signifie que le gaz ne peut être stocké

gas alleen aan de grens kan worden opgeslagen, een beperking die niet bijdraagt tot de ontwikkeling van de gashandel. De Commissie zal aanvullende informatie vragen aan de nationale regelgevende instanties van lidstaten waar sprake zou kunnen zijn van specifieke transitregelingen. Op die manier kan zij onderzoeken of de gehanteerde tariefsystemen voldoen aan de EU-regelgeving.».

(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2007-6014+0+DOC+XML+V0//NL&language=NL>)

Betwist de minister het standpunt van de Europese Commissie dat er geen wettelijk onderscheid bestaat tussen transit en andere vormen van transport? Zo ja, waarom?

De brief van DG TREN stelt: «...il est à cet effet nécessaire que les autorités belges s'assurent quel est le successeur effectif de Distrigaz (soit la société de Distrigaz & Co soit la société Fluxys)...». Wie is volgens de minister de rechtsopvolger van Distrigas? Op grond van welke argumentatie? Welke instelling is bevoegd voor de interpretatie van communautair recht? Is bijgevolg het Belgische Parlement bevoegd voor de interpretatie van de Richtlijn 91/296/EEG? Wat is de impact van het wetsontwerp in huidige vorm op de beslissing van de CREG van 6/06/2008 met betrekking tot de verlaging van het tarief voor transport met 17%? Wat is de impact van het wetsontwerp in huidige vorm op de beslissing van de CREG dat slechts 4 van de 36 contracten voldoen aan de sanctity of contracts clause? Wat is het belang en voordeel voor de Belgische consument om de historische doorvoercontracten te betonen? Wat is het belang en voordeel voor Fluxys om de historische doorvoercontracten te betonen? Wat is het risico/nadeel voor Fluxys om de historische doorvoercontracten te betonen? Wat is het belang en voordeel voor GDF-Suez om de historische doorvoercontracten te betonen? Wat is het risico/nadeel voor GDF-Suez om de historische doorvoercontracten te betonen? Is de Minister van oordeel dat door het betonen van de historische doorvoercontracten de waarde van deze doorvoercontracten opgedreven wordt tot naar schatting 900 miljoen euro? Als Fluxys deze contracten overneemt aan deze prijs, wat is de kans dat Fluxys de winsten kan realiseren? Wat als Fluxys verlies lijdt op deze contracten? Is dit geen groot risico voor de netbeheerder? Volgens de minister, moet een TSO contracten kopen of contracten beheren?

De bedoeling van het wetsvoorstel is de historische doorvoercontracten te betonen. DG TREN stelt in haar brief dat alle contracten moeten voldoen aan de voorwaarden van de transitrichtlijn. Kan de Minister bevestigen, dat zelfs als het ontwerp in zijn huidige

qu'à la frontière, une restriction qui ne contribue pas au développement du marché du gaz. La Commission demandera un supplément d'informations aux autorités réglementaires nationales des États membres susceptibles d'appliquer des règles spécifiques pour le transit. De cette manière, elle pourra examiner si les systèmes de tarification pratiqués respectent la réglementation de l'Union européenne.» (traduction)

(<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2007-6014+0+DOC+XML+V0//NL&language=NL>)

Le ministre conteste-t-il le point de vue de la Commission européenne selon lequel il n'y a pas de distinction légale entre le transit et les autres formes de transport? Dans l'affirmative, pourquoi?

La lettre de la Direction générale de l'énergie et des transports stipule que: «Il est à cet effet nécessaire que les autorités belges s'assurent quel est le successeur effectif de DISTRIGAS (soit la société de DISTRIGAS & C°, soit la société FLUXYS). Selon le ministre, quel est le successeur de Distrigas? Sur la base de quelle argumentation? Quelle institution est compétente pour interpréter le droit communautaire? Le parlement belge est-il par conséquent compétent pour interpréter la directive 91/296/CEE? Quel est l'impact du projet de loi, dans sa forme actuelle, sur la décision de la CREG du 6/06/2008 de réduire de 17% le tarif pour le transport? Quel est l'impact du projet de loi, dans sa forme actuelle, sur la constatation de la CREG que seuls 4 des 36 contrats satisfont à la clause du sanctity of contracts? Quel est l'intérêt/l'avantage pour le consommateur belge de bétonner les contrats de transit historiques? Quel est l'intérêt/l'avantage pour Fluxys de bétonner les contrats de transit historiques? Quel est le risque/l'inconvénient pour Fluxys de bétonner les contrats de transit historiques? Quel est l'intérêt/l'avantage pour GDF/Suez de bétonner les contrats de transit historiques? Quel est le risque/l'inconvénient pour GDF/Suez de bétonner les contrats de transit historiques? Le ministre pense-t-il que, si l'on bétonne les contrats de transit historiques, la valeur de ces contrats de transit augmentera jusqu'à atteindre quelque 900 millions d'euros? Si Fluxys reprend ces contrats à ce prix-là, quelle est la probabilité que Fluxys puisse réaliser des gains? Et si Fluxys subissait une perte sur ces contrats? N'est-ce pas un risque important pour le gestionnaire de réseau? Selon le ministre, un TSO doit-il acheter ou gérer des contrats?

L'objectif de la proposition de loi est de bétonner les contrats de transit historiques. La DG TREN déclare dans sa lettre que tous les contrats doivent satisfaire aux conditions de la directive relative au transit. Le ministre peut-il confirmer que, même si le projet est approuvé

vorm wordt goedgekeurd, elk transitcontract apart moet onderzocht worden?

De heer Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) beklemtoont dat het DG TREN aangeeft over een minder grondige kennis van de afzonderlijke overeenkomsten en hun voorwaarden te beschikken dan de CREG, en dat het zich daarover dus moeilijk echt kan uitspreken.

De spreker wenst dat de concrete voorwaarden van de verschillende overeenkomsten aan een onderzoek worden onderworpen, om na te gaan of GDF-Suez al dan niet bevoorrechte voorwaarden geniet. Hij wil dus achterhalen of uiteenlopende voorwaarden worden gehanteerd naar gelang van de overeenkomstsluitende partij, en of een partij niet structureel werd bevoordeeld in de al dan niet overgenomen overeenkomsten.

De heer Tobback stelt vast dat Fluxys optreedt als bankier ten aanzien van de aandeelhouders van Distrigas & Co, door hen de toekomstige geraamde winsten voor te schieten; de facto wordt immers de volledige waarde van de toekomstige winsten van die overeenkomsten door Fluxys voorgeschoten aan GDF-Suez. Men gaat er dus van uit dat de overeenkomsten in de toekomst wel degelijk die winsten zullen genereren. Zal Fluxys worden vergoed omdat het als bankier optreedt door Distrigas & Co die 900 miljoen euro voor te schieten? De spreker merkt op dat kredietverlening aan een onderneming niet kosteloos gebeurt. Waarom kan Fluxys dan voor dat voorschot aan Distrigas & Co geen marktconforme vergoeding eisen? Gesteld dat dat voorschot tegen voordelige voorwaarden werd verleend, kan het dan niet als overheidssteun worden beschouwd?

Mevrouw Katrien Partyka (CD&V) vraagt zich af of de Europese regelgeving niet automatisch in nationaal recht moet worden omgezet. Komt het ter bespreking voorliggende wetsontwerp niet overeen met die Europese regelgeving? Hoe staat het met de opmerking van de Raad van State dat het instellen van een marktmechanisme gepaard moet gaan met voldoende concurrentie? De sprekerster vraagt naar het standpunt van de minister over de wettelijke rechtsopvolger van Distrigas en over de opmerkingen van het DG TREN in dat verband. Het lid verwijst voorts naar de opmerkingen van de Raad van State over de wijzigingen die werden aangebracht in artikel 15/19 van de wet van 12 april 1965, en beklemtoont dat de Raad zich afvraagt of die bepalingen wel overeenstemmen met de Europese wetgeving. Bovendien preciseert de Raad van State dat het de taak is van het Europese Hof van Justitie het communautair recht uit te leggen. De sprekerster voegt eraan toe dat het DG TREN de CREG heeft laten weten dat volgens die dienst slechts een beperkt aantal overeenkomsten in aanmerking komt voor de uitzonderingsmaatregel. Wat

dans sa forme actuelle, chaque contrat de transit devra être examiné séparément?

M. Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) souligne que la DG TREN déclare avoir une connaissance moins approfondie que la CREG des contrats individuels et de leurs conditions et qu'elle peut difficilement, dans ces conditions, se prononcer concrètement sur ces contrats.

M. Tobback souhaite que les conditions concrètes des différents contrats soient examinées afin de savoir si GDF-Suez bénéficie ou pas de conditions privilégiées. En d'autres termes, les conditions sont-elles différentes en fonction de la partie contractante, une partie n'est-elle pas structurellement avantagée dans les contrats repris et non repris?

L'intervenant constate que Fluxys remplit un rôle de banquier vis-à-vis des actionnaires de Distrigas & Co en leur avançant les bénéfices futurs attendus. En d'autres termes, la valeur complète des bénéfices futurs qui seront générés par ces contrats est avancée par Fluxys à GDF-Suez *de facto*. On part dès lors du principe que ces bénéfices futurs seront bien générés par les contrats. Fluxys sera-t-elle indemnisée pour ce rôle de banquier qu'elle assure en faisant cette avance de 900 millions euros à Distrigas & Co? M. Tobback fait remarquer que l'octroi d'un crédit à une entreprise a un coût. Pourquoi dès lors Fluxys ne peut-elle pas réclamer pour cette avance à Distrigas & Co une indemnisation correspondant aux conditions de marché? Dans la mesure où les conditions de cette avance sont avantageuses, ne peut-on considérer qu'il s'agit d'une aide publique?

Mme Katrien Partyka (CD&V) se demande si une réglementation européenne ne doit pas être automatiquement transposée dans le droit national. Le projet de loi en discussion n'est-il pas en concordance avec la réglementation européenne? Qu'en est-il de la remarque du Conseil d'État liant la mise en place d'un mécanisme de marché à un environnement suffisamment concurrentiel? Mme Partyka souhaite connaître la position du ministre sur le successeur légal de Distrigas et sur les remarques de la DG TREN en la matière. Se référant aux remarques du Conseil d'État sur les modifications apportées à l'article 15/19 de la loi du 12 avril 1965, Mme Partyka souligne que le Conseil d'État se pose des questions sur la conformité de ces dispositions par rapport à la législation européenne et qu'il précise qu'il revient à la Cour de Justice européenne d'interpréter le droit communautaire. Elle ajoute que la DG TREN a fait savoir à la CREG qu'elle estime que seul un nombre limité de contrats entrent en ligne de compte par rapport à la mesure d'exception. Par rapport à la dernière disposition du projet, Mme Partyka souhaite avoir confirmation

de laatste bepaling van het wetsontwerp betreft, vraagt mevrouw Partyka om bevestiging dat er geen enkel verband is met de vervoertarieven, en dat geen tarifaire discriminatie in verband met de overeenkomsten en de toekenning van de uitzonderingsmaatregelen aan één welbepaalde partij kan worden ingeroepen.

De heer David Clarinval (MR) beklemtoont dat het ter bespreking voorliggende wetsontwerp een aantal historische overeenkomsten verankert, en dat het zal leiden tot het sluiten van nieuwe overeenkomsten tegen hogere tarieven, waardoor het Belgische doorvoernetwerk minder aantrekkelijk zal worden dan andere doorvoernetwerken. Hij wijst op de bestedingswijze van de bijkomende inkomsten die voortvloeien uit de in artikel 2 omschreven meerwaarde, alsook op het feit dat daarin wijzigingen zijn aangebracht ingevolge de opmerkingen van de Raad van State. Hoe zal het positieve verschil tussen de volgens de marktregels vastgestelde tarieven en de minimumtarieven ex ante worden geëvalueerd? Zal GDF-Suez, als grote aandeelhouder van Fluxys en Distrigas, niet worden bevoordeeld door de verankering van de historische overeenkomsten en via de inbreng van nieuwe financiële middelen in Fluxys? Hoe kan worden voorkomen dat de Europese Commissie daarin een concurrentieprobleem ziet? Hoe zal de tarievenvermindering voor het gebruik van het vervoernetwerk concreet ten uitvoer worden gelegd, in de wetenschap dat het onwettig is middelen daarvoor terug te geven?

Voorzitter Bart Laeremans (VB) constateert dat GDF-Suez van de regering het aanzienlijke bedrag van 900 miljoen euro zal ontvangen. Dat bedrag mag de Franse groep krachtens de Europese regelgeving niet toekomen, omdat de betrokken activiteit een gereguleerde activiteit is, geen marktactiviteit. Volgens de spreker houdt die transactie verband met de heffing van 250 miljoen euro die de regering de groep GDF-Suez zal opleggen, hoewel in regeringskringen elk verband tussen de beide transacties wordt ontkend. De heer Laeremans meent dat het wetsontwerp nadelig zal uitvallen voor de consument, omdat het Fluxys middelen ontzegt om te investeren in de verbetering en de uitbreiding van het netwerk, en bovendien de door de CREG doorgevoerde vermindering van de vervoertarieven met 17% volledig teniet zal doen. GDF-Suez wint tweemaal: een eerste maal omdat de groep een aanzienlijk bedrag van Fluxys zal ontvangen, en een tweede maal door het concurrentievoordeel dat de nieuwe, in het wetsontwerp in uitzicht gestelde regeling de groep zal opleveren. GDF-Suez komt er versterkt uit, zowel ten aanzien van Fluxys als ten aanzien van Distrigas/ENI; de Franse groep geniet immers lagere vervoertarieven dan zijn concurrenten. Dat levert GDF-Suez onmiskenbaar een concurrentievoordeel op.

qu'il n'y a aucune relation avec les tarifs de transport et qu'aucune discrimination tarifaire liée aux contrats et à l'octroi du régime d'exception à une partie d'entre eux ne peut être invoquée.

M. David Clarinval (MR) souligne que le projet de loi en discussion va bétonner toute une série de contrats historiques et permettre la conclusion de nouveaux contrats à des tarifs plus élevés, ce qui réduira l'attractivité du réseau de transit belge par rapport à d'autres réseaux de transit. M. Clarinval évoque l'affectation du supplément de revenus résultant de l'écart positif décrit à l'article 2 et la modification apportée à cette affectation suite aux remarques du Conseil d'État. Comment sera faite l'évaluation ex ante de l'écart positif entre les tarifs fixés selon les modalités de marché et les tarifs minimums? En tant qu'actionnaire important de Fluxys et de Distrigas, GDF-Suez ne va-t-il pas être favorisé par le biais du bétonnage des contrats historiques et via l'apport de moyens financiers nouveaux à Fluxys? Comment éviter un problème de concurrence qui pourrait être soulevé par la Commission européenne? Comment concrètement la réduction des tarifs pour l'utilisation du réseau de transport va-t-elle être mise en œuvre sachant qu'il est illégal de rétrocéder des moyens à cette activité?

M. Bart Laeremans (VB), président, fait le constat que GDF-Suez va percevoir du gouvernement la somme considérable de 900 millions d'euros qui, en vertu de la réglementation européenne, ne devrait pas revenir au groupe français étant donné que l'activité en question est une activité régulée et non une activité de marché. L'intervenant estime que cette transaction est liée au prélèvement de 250 millions d'euros que le gouvernement va imposer au groupe GDF-Suez et ce, malgré les démentis du gouvernement sur tout lien entre les deux transactions. M. Laeremans estime que le projet de loi sera préjudiciable au consommateur dans la mesure où d'une part, il prive Fluxys de moyens d'investissements pour améliorer et étendre son réseau et d'autre part, parce qu'il réduira à néant la baisse de 17% des tarifs de transport opérée par la CREG. GDF-Suez passe deux fois à la caisse: une fois via la somme considérable que le groupe va percevoir de Fluxys et la deuxième fois, via l'avantage par rapport aux concurrents que lui confère le nouveau système contenu dans le projet de loi. GDF-Suez se trouvera renforcée aussi bien par rapport à Fluxys que par rapport à Distrigas/ENI et ce, de par les tarifs de transport plus bas d'application pour le groupe français par rapport à ses concurrents, d'où un avantage concurrentiel évident pour GDF-Suez.

Wie heeft de vordering tegen de beslissing van de CREG bij het hof van beroep ingesteld? Volgens de bronnen van de spreker zouden shippers die op de ene of de andere manier verbonden zijn met GDF-Suez die procedure hebben ingeleid.

Hoe staat het met het arrest van het Hof van beroep, dat aanvankelijk voor eind oktober werd verwacht? Beschikt de minister over dat arrest, en zo ja, kan hij dat ter beschikking stellen?

De heer Laeremans vraagt zich af of het wetsontwerp wettig is; het biedt immers alleen wettelijke bescherming voor vier in het verleden gesloten doorvoerovereenkomsten, met name die welke werden gesloten met Distrigas; de overeenkomsten met het filiaal Distrigas & Co worden terzijde gelaten. Hij voegt eraan toe dat de Raad van State en de CREG eveneens bedenkingen hebben bij de wettigheid van die gang van zaken.

Volgens de heer Laeremans staat de Europese regelgeving niet toe het tarifeersysteem «Cost+» met een marktgebaseerd systeem te combineren, iets wat overigens nergens anders wordt toegepast en bron van discriminatie zal zijn. Kan de minister preciseren of een dergelijke combinatie van tariefstelsels elders in Europa wordt gehanteerd? Met verwijzing naar het in artikel 2 van het wetsontwerp bedoelde koninklijk besluit van 8 juni 2007, constateert de heer Laeremans dat de wet in dit geval ondergeschikt is aan het koninklijk besluit, terwijl het koninklijk besluit normaal uitvoering geeft aan de wetbepalingen. Voorts kan het koninklijk besluit indien nodig bij een ander koninklijk besluit worden gewijzigd, zonder dat de wetgever tussenbeide komt. Dat geeft aanleiding tot totale onduidelijkheid. Wat is momenteel de juridische grondslag van de regelgeving? De heer Laeremans preciseert dat ook de Raad van State vragen heeft bij de rechtsonzekerheid die door dit dispositief zal worden veroorzaakt. Ware het niet logischer geweest, mochten de in het koninklijk besluit vervatte beginselen zijn opgenomen in het wetsontwerp zelf? Welk standpunt neemt de minister daarover in?

De heer Peter Logghe (VB) vraagt zich af waarom de doorvoer van gas als concurrentiële activiteit wordt bestempeld, terwijl er maar één speler op die markt is. De heer Logghe stelt vast dat het wetsontwerp de monopoliesituatie van GDF-Suez in geen enkel opzicht zal ondermijnen, aangezien de Franse groep zijn lage en voordelige doorvoertarieven behoudt, terwijl de concurrenten die de markt zouden willen betreden, tegen hogere tarieven zullen aankijken. Fluxys zal een vergoeding van 9% voor zijn investeringen ontvangen, hetgeen op Europees vlak een vrij hoge winstmarge is. Hoe staat het daarmee? Hoeveel historische vervoerovereenkomsten zullen worden beschermd? Welke tarieven zullen daarop worden toegepast? Quid met de verlaging met

Qui a intenté la procédure auprès de la Cour d'appel contre la décision de la CREG? M. Laeremans fait état d'informations selon lesquelles des shippers liés d'une façon ou d'une autre à GDF-Suez auraient intenté cette action.

Qu'en est-il de l'arrêt de la Cour d'appel prévu initialement pour la fin du mois d'octobre? Est-ce que le ministre est en possession de l'arrêt de la Cour d'appel et si oui, peut-il le communiquer?

M. Laeremans s'interroge sur le caractère légal du projet de loi en ce qu'il ne protège légalement que quatre des contrats de transit historiques, à savoir ceux qui ont été conclus par Distrigaz et pas ceux qui ont été conclus par la filiale Distrigas & Co. Il ajoute que le Conseil d'État et la CREG partagent ces interrogations.

M. Laeremans estime que la combinaison du système de tarification «Cost+» et du système basé sur le marché n'est pas permise par la réglementation européenne, qu'elle n'existe d'ailleurs nulle part ailleurs et qu'elle sera source de discrimination. Le Ministre peut-il préciser si une telle combinaison de systèmes tarifaires est pratiquée ailleurs en Europe? Se référant à l'arrêté royal du 8 juin 2007 dont il est question à l'article 2 du projet de loi, M. Laeremans constate que la loi est, dans le cas présent, subordonnée à l'arrêté royal précité alors que normalement, l'arrêté royal exécute les dispositions de la loi. En outre, l'arrêté royal peut être si besoin modifié par un autre arrêté royal, sans intervention du législateur. Il en résulte un manque de clarté absolu. Quel est actuellement le fondement juridique de la réglementation? M. Laeremans précise que le Conseil d'État se pose également la question de l'insécurité juridique générée par ce dispositif. N'aurait-il pas été plus logique que les principes contenus dans l'arrêté royal soient repris dans le projet de loi lui-même? Quelle est la position du ministre sur ce point?

M. Peter Logghe (VB) se demande pourquoi qualifier l'activité de transit du gaz d'activité concurrentielle alors qu'il n'existe qu'un acteur sur ce marché. M. Logghe constate que la situation de monopole de GDF-Suez ne sera en rien remise en cause par le projet de loi vu que le groupe français conserve ses prix de transit bas et avantageux alors que les concurrents qui voudraient entrer sur le marché devront composer avec des tarifs plus élevés. Fluxys percevra une indemnisation de 9% sur ses investissements, ce qui constitue une marge bénéficiaire assez élevée au niveau européen. Qu'en est-il? Combien de contrats de transport historiques seront protégés? Quels tarifs leur seront appliqués? Que va-t-il advenir de la baisse de 17% des tarifs de transport de

17% van de tarieven voor gasvervoer? Zo de voorwaarden van de historische vervoerovereenkomsten worden goedgekeurd, zullen de vervoertarieven dan niet duurder worden? Hoe staat het met de tariefstelsels? Wordt het een combinatie van beide systemen? Hoe staat het met de wettelijkheid van een dergelijke combinatie?

De minister onderstreept dat het de regering niet toekomt geschillen te beslechten tussen de regulerende instantie en de operatoren dan wel tussen de operatoren onderling, doch dat de wetgever de punten die meer duidelijkheid behoeven, dient te verduidelijken. Dat is dan ook de bestaansreden van dit wetsontwerp. Alleen het Europees Hof van Justitie kan het Europees recht interpreteren, niet een nationale minister of een eurocommissaris. Zulks verhindert een land geenszins wetten uit te vaardigen om het een of ander punt nader te bepalen. In sommige gevallen zijn de landen verplicht wetten uit te vaardigen om het Europees recht om te zetten. De minister herinnert eraan dat de regering zich ertoe heeft verbonden het aandeel van GDF-Suez in Fluxys tot minder dan 25% te verkleinen, en aldus de aanwezigheid van Publigas in Fluxys te bevorderen, wat neerkomt op een soort nationalisering van Fluxys. Het is dan ook normaal dat de regering ernaar streeft Fluxys het optimale wettelijke kader te garanderen voor de uitvoering van zijn taken en zijn strategische rol.

In verband met het vraagstuk van het al dan niet concurrentiële karakter van de doorvoeractiviteit volstaat het te kijken naar de besprekingen die hebben plaatsgevonden toen het erop aankwam de plaats te kiezen waar *Zeepipe I* of de *Interconnector*, en later *Zeepipe II*, aan land komen. Voorts is het duidelijk welke de intenties en de visie zijn van Nederland. Om zich daarvan te overtuigen, volstaat het de verklaringen te lezen van de bevoegde minister, mevrouw Van der Hoeven. De minister onderstreept dat het relevante grondgebied om te bepalen of al dan niet van concurrentie sprake is het Europese grondgebied is, met name door de aard zelf van de doorvoeractiviteit, die België louter doorkruist, tussen twee andere grondgebieden in. Het volstaat te kijken naar de kaart van de bestaande en de toekomstige pijpleidingen (de *south* en de *north stream*) zoals ze door Fluxys en Distrigas tijdens de hoorzittingen werden voorgesteld. De plaats van de bevoorradingsbronnen is bepaald (Rusland, Noorwegen en Nederland), en verscheidene routes doorheen Europa zijn mogelijk om dat gas naar alle Europese verbruikerslanden te leiden. In die context is de doorvoeractiviteit wel degelijk concurrentieel. De dubbele wetswijziging strekt ertoe te zorgen voor tarifaire stabiliteit, transparantie en voorzienbaarheid.

Tot dusver hanteren heel wat Europese landen voor de doorvoeractiviteit nog zogenaamde onderhandelde prijzen, en voorzien ze in langetermijnovereenkomsten.

gaz? Si les conditions des contrats de transit historiques sont approuvées, les tarifs de transport ne vont-ils pas devenir plus chers? Qu'en est-il des systèmes tarifaires? Sera-ce une combinaison des deux systèmes? Qu'en est-il de la légalité d'une telle combinaison?

Le ministre souligne qu'il n'appartient pas au gouvernement de trancher les litiges entre le régulateur et les opérateurs ou entre les opérateurs mais il appartient au législateur de clarifier les points qui doivent l'être. C'est la raison d'être du projet de loi. Seule la Cour de Justice européenne peut interpréter le droit européen et pas un ministre national ni un commissaire européen. Cela n'empêche nullement un pays de légiférer pour préciser tel ou tel point. Dans certains cas, les pays sont obligés de légiférer pour transposer le droit européen. Le ministre rappelle que le gouvernement s'est engagé à réduire la part de GDF-Suez dans Fluxys en-dessous de 25% et à favoriser ce faisant la présence de Publigaz dans Fluxys, ce qui constitue une sorte de nationalisation de Fluxys. Il est dès lors normal que le gouvernement se préoccupe de garantir à Fluxys le cadre légal optimal pour ses missions et son rôle stratégique.

Sur la question du caractère concurrentiel ou non de l'activité de transit, il suffit de voir les discussions qui ont eu lieu quand il s'agissait de choisir le point d'atterrissage du *Zeepipe I* ou de l'*Interconnector* et plus tard pour le *Zeepipe II* pour s'en rendre compte. Aussi il est clair quelles sont les intentions et quelle est la vision de nos voisins du nord (Pays-bas); pour s'en convaincre il suffit de lire les déclarations de la ministre compétente, Madame Van der Hoeven. Le ministre souligne que le territoire pertinent pour déterminer s'il y a concurrence ou pas est le territoire européen et ce, de par la nature même de l'activité de transit qui ne fait que passer par la Belgique entre deux autres territoires. Il suffit de regarder la carte des pipelines existants et ceux en devenir (les *south et north stream*) tels que présentés par Fluxys et Distrigas lors des auditions parlementaires. Les sources d'approvisionnement sont localisées (Russie, Norvège et Pays-Bas) et plusieurs routes à travers l'Europe sont possibles pour amener ce gaz vers tous les pays consommateurs européens. Dans ce contexte, l'activité de transit est bien une activité concurrentielle. La double modification à la loi vise à apporter de la stabilité, de la lisibilité et de la prévisibilité en termes de tarifs.

A ce jour, beaucoup de pays européens appliquent encore des prix dits négociés pour l'activité de transit et prévoient des contrats long terme .

In verband met de beslissing van de Bundesnetzagentur zij erop gewezen dat het in eerste instantie de bedoeling is de vervoernetwerken te reguleren (de zogenaamde supraregionale vervoernetwerken voor lange afstanden) voor huishoudelijk verbruik. Het gaat dus niet *a priori* om doorvoernetwerken. Die beslissing moet worden beschouwd tegen de achtergrond van de verschillende evolutie van de Duitse markt, waar de «*unbundling*» van de operatoren tot dusver niet verwezenlijkt is.

De minister snijdt het vraagstuk van de tarifieringsmethoden aan. Artikel 2 van het wetsontwerp preciseert artikel 15/5*quinquies* door te voorzien in drie tarifieringsmogelijkheden of een combinatie ervan. Die drie methoden zijn de volgende:

a) de «*Cost+*»-methode, die dezelfde is als de benadering die wordt gebruikt voor de vervoersactiviteit, met drie uitzonderingen op grond van de aard zelf van de doorvoeractiviteit: de concurrentiële aard van de activiteit en de eruit voortvloeiende risico's rechtvaardigen een hogere risicopremie; de reguleringsperiode kan langer zijn dan de gebruikelijke vier jaar als de transmissienetbeheerder dit voorstelt en de CREG en de Koning het goedkeuren (bij wijzigingen van het investeringsplan, hetgeen aanzienlijke tariefverschillen kan veroorzaken); en ten slotte, de tarieven die worden toegepast voor de bij overeenkomst tussen de transmissienetbeheerder en de gebruikers van dat doorvoernet vastgestelde termijnen mogen niet meer evolueren zodra de overeenkomst is ondertekend;

b) de tarifieringsmethode van artikel 15/5*bis*, tweede lid, artikel 2, van de «gaswet», voor de bestaande installaties en voor de nieuwe installaties;

c) de benadering waarbij gebruik wordt gemaakt van de marktomstandigheden, via een marktconsultatie.

Samenvattend betekent dit dat er voor de bestaande installaties op tarifieringsvlak niets verandert. Voor de nieuwe installaties kunnen drie tarifieringsmethoden worden gebruikt of gecombineerd. Indien men die tarieven combineert op de manier waarin het wetsontwerp voorziet, zal men de beginselen van transparantie en non-discriminatie in acht nemen. De CREG zal erop toezien dat de gebruikte methodes conform de wet zijn en dat de tarieven correct worden vastgesteld.

In het Verenigd Koninkrijk worden marktmechanismen (veilingen) gecombineerd met «*Cost+*»-tarieven.

Voor het elektriciteitsnet geldt dit ook al in België. Waarom zou men voor de gasmarkt weigeren wat men al voor de elektriciteit heeft toegestaan?

En ce qui concerne la décision de la Bundesnetzagentur, il s'agit en première instance de réguler les réseaux de transport (les réseaux de transport dits «longue distance supra régionaux») pour les besoins domestiques. Il ne s'agit donc pas *a priori* des réseaux de transit. Cette décision doit être mise en perspective avec la maturité différente du marché en Allemagne où l'«*unbundling*» des opérateurs n'est pas réalisée à ce jour.

Le ministre aborde la question des méthodes de tarification. L'article 2 du projet de loi précise l'article 15/5*quinquies* en prévoyant trois possibilités de tarification ou une combinaison de celles-ci. Ces trois méthodes sont les suivantes:

a) la méthode «*Cost+*», identique à l'approche utilisée pour l'activité de transport, avec trois exceptions justifiées par la nature même de l'activité de transit: le caractère concurrentiel de l'activité et les risques en découlant autorisent une prime de risque plus élevée, la période de régulation peut aller au-delà des quatre ans habituels moyennant une proposition du GRT et l'approbation de la CREG et du Roi (si justifié par des modifications du plan d'investissements susceptible d'entraîner des variations importantes des tarifs) et enfin les tarifs applicables pour les durées fixées contractuellement entre le GRT et les utilisateurs de ce réseau de transit ne pourront évoluer une fois les contrats signés;

b) la méthode de tarification existante de l'article 15/5*bis*, alinéa 2, de la loi gaz, pour les installations existantes et pour les nouvelles installations;

c) l'approche faisant appel à des modalités de marché par le biais d'une consultation de marché.

En résumé, pour les installations existantes, rien ne change au niveau tarifaire. Pour les nouvelles installations, trois méthodes tarifaires peuvent être utilisées et combinées. Si on combine ces tarifs de la façon prévue dans le projet de loi on respectera les principes de transparence et de non discrimination. La CREG veillera à ce que les méthodes utilisées soient conformes à la législation et à ce que les tarifs soient correctement fixés.

Au Royaume-Uni des mécanismes de marché (enchères) sont combinés avec des tarifs «*cost+*».

En ce qui concerne le réseau électrique, ceci est aussi déjà d'application en Belgique. Pourquoi dès lors refuser au gaz ce qu'on accorde à l'électricité.

Aangaande de overeenstemming van de tarifieringsregeling met het Europees recht blijkt uit een onderzoek van de Europese regelgeving dat de concurrentiële aard van een activiteit (dat doorvoer onderscheidt van vervoer) een ernstig en objectief element is om de op die activiteit toepasselijke tarifieringsregeling te bepalen. Zo preciseert considerans 7 van Verordening 1775/2005: «In dat verband zal, met name als er sprake is van daadwerkelijke concurrentie tussen pijpleidingen, de benchmarking van tarieven door de regelgevende instanties een relevant punt van overweging zijn.».

Op de vraag naar het gebruik van een percentage van 7% als product van de beta-coëfficiënt en de risicopremie, onderstreept de minister dat men op twee wijzen rekening kan houden met de risicofactor die specifiek is voor de doorvoeractiviteit: ofwel houdt men rekening met een hoger rendementstarief, ofwel verricht men versnelde afschrijvingen. Er is gekozen voor een hoger rendementstarief. Gelet op de gekozen methode van de «Cost+»-regeling komt het 7%-tarief neer op een rendementstarief van 8,51%, wat in de lijn ligt van de tarieven in de buurlanden met een gelijksoortig risiconiveau. Als men rekening houdt met de in aanmerking genomen hypothesen, stemt dit tarief overeen met een reëel ontleningspercentage van 6,13% vóór belasting, tegenover 7% in Nederland en 7,25% in Frankrijk.

Met betrekking tot de rechtsopvolger van Distrigas onderstreept de minister dat het algemeen bekend is dat Fluxys NV de rechtsopvolger is van het voormalige Distrigas, waarvan de activiteiten inzake doorvoer, opslag en terminalling zijn overgenomen. Fluxys NV heeft op 1 juli jongstleden ook de activiteiten van de vennootschap Distrigas&Co overgenomen, die zij nu voor 100% controleert en die Fluxys & Co is geworden. Het lijkt dus geen twijfel dat voor de door het wetsontwerp bedoelde doorvoeractiviteiten de rechtsopvolger van Distrigas Fluxys NV is, die naar het voorbeeld van wat Distrigas was, thans de moedermaatschappij is van Fluxys & Co.

In verband met de impact van het wetsontwerp op de beslissing van de CREG dat slechts 4 van de 36 contracten voldoen aan de «*sanctity of contracts*»-clausule, onderstreept de minister dat de beslissing van de CREG berustte op een letterlijke en tekstuele interpretatie van de doorvoerrichtlijn (91/296), die niet beantwoordt aan de realiteit van de organisatie van de doorvoeractiviteit in België. Het wetsontwerp strekt ertoe aan de uit die situatie ontstane onzekerheid een einde te maken. Wat de netwerkopérateur betreft, beoogt de ontworpen uitleggingsbepaling aldus Fluxys (en dus ook het voormalige opgenomen Distrigas, dat het met betrekking tot de vervoersactiviteiten heeft opgevolgd), het nieuwe Distrigas (handelsvennootschap) of een

En ce qui concerne la conformité de ce système tarifaire au droit européen, un examen du corpus législatif européen révèle que le caractère concurrentiel d'une activité (qui distingue le transit de l'acheminement) est un élément sérieux et objectif pour déterminer le régime tarifaire applicable à cette activité. Ainsi, le considérant 7 du Règlement n° 1775/2005 précise-t-il que «(...) à cet égard, et notamment en présence d'une concurrence réelle entre gazoducs, l'analyse comparative des tarifs par les autorités de régulation représente un élément de réflexion important.».

Sur la question de l'utilisation d'un pourcentage de 7% comme produit du coefficient bêta et de la prime de risque, le ministre souligne qu'il y a deux façons de prendre en compte le facteur de risque spécifique lié à l'activité de transit: soit on prend en compte un taux de rendement supérieur, soit on procède à des amortissements accélérés. L'option d'un taux de rendement plus élevé a été retenue. Compte tenu de la méthodologie du système «Cost+» retenu, le taux de 7% utilisé revient à un taux de rendement de 8,51%, en ligne avec le taux observé dans les pays voisins présentant un niveau de risque similaire. Compte tenu des hypothèses retenues, ce taux correspond à un taux de prêt de 6,13% réels avant impôt contre 7% aux Pays-Bas et 7,25% en France.

En ce qui concerne le successeur de Distrigaz, le ministre souligne qu'il est de notoriété publique que Fluxys SA a succédé à l'ancienne Distrigaz intégrée pour les activités de transport, de transit, de stockage et de terminalling. Fluxys SA a également repris au 1^{er} juillet dernier les activités de la société Distrigaz&Co, qu'elle contrôle aujourd'hui à 100% et qui est devenue Fluxys&Co. Il n'y a donc aucun doute que le successeur de Distrigaz pour les activités de transit visées par le projet de loi est Fluxys SA, qui est aujourd'hui la société mère de Fluxys&Co à l'instar de ce qu'était Distrigaz.

S'agissant de l'impact du projet de loi sur la décision de la CREG selon laquelle seuls 4 contrats sur les 36 satisfont à la clause de «*sanctity of contracts*», le ministre souligne que la décision de la CREG reposait sur une interprétation littérale et textuelle de la directive transit 91/296, ne rencontrant pas la réalité de l'organisation de l'activité de transit en Belgique. Le projet de loi vise à mettre fin à l'incertitude née de cette situation. Ainsi, pour le côté opérateur de réseau de la relation, la disposition interprétative en projet vise Fluxys (et donc aussi l'ancienne Distrigaz intégrée à laquelle elle succède pour les activités de transport), la nouvelle Distrigaz (société de négoce) ou une filiale de l'une de ces sociétés qui était spécialisée dans la commercialisation des capa-

dochteronderneming van een van die vennootschappen die gespecialiseerd waren in de commercialisering van doorvoercapaciteit en de uitvoering van de betrokken vervoerdiensten (strokend met het in het Europees recht toegepaste economische concept van een vennootschap of een groep vennootschappen). Er vloeit uit voort dat de door Distrigas&Co (thans Fluxys & Co) en SEGEO gesloten overeenkomsten recht zullen hebben op de «*sanctity*», in tegenstelling tot wat uit het standpunt van de CREG had kunnen voortvloeien.

Wat de netwerkgebruiker betreft, preciseert de uitleggingbepaling dat zowel de entiteiten die verantwoordelijk zijn voor een groot hogedrukgasleidingnet als de entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de invoer en de uitvoer van aardgas zoals gedefinieerd in de doorvoerrichtlijn (92/296), in aanmerking komen; in de memorie van toelichting wordt gepreciseerd dat het de bedoeling is de buitenlandse operatoren continuïteit voor hun doorvoercontracten uit het verleden te garanderen.

Op de vraag naar het voordeel voor de Belgische consument om de doorvoercontracten uit het verleden te bestendigen, herinnert de minister eraan dat het vervoer en de doorvoer van gas twee duidelijk onderscheiden activiteiten zijn.

De vraag is dus niet zozeer wat het belang is voor de Belgische consument, doch wel wat de impact zal zijn op de bestaande positie van België – als internationaal aardgastransitland dat onder meer de Noorse Zeepipe en de Interconnector in Zeebrugge heeft weten aan te trekken precies omwille van een visibiliteit op de langere termijn – van het feit dat contracten die netgebruikers vroeger in volle vertrouwen hebben afgesloten nu niet meer geldig zouden zijn en dit op een ogenblik dat die netgebruikers over alternatieve routes beschikken.

In een rechtsstaat is het belangrijk dat de in illo tempore gesloten overeenkomsten niet willekeurig ter discussie worden gesteld, want dat schaadt het vertrouwen dat de markspelers hebben en zullen hebben in de Belgische markt. Dat vertrouwen is essentieel om de bestaande overeenkomsten te kunnen bestendigen en opdat nieuwe overeenkomsten kunnen worden gesloten (wat dus tot nieuwe investeringen leidt). Zulks is van cruciaal belang om de rol van België als draaischijf van de gasdoorvoer te handhaven, en aldus maximaal bij te dragen tot de bevoorradingszekerheid van het land.

De heer Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) wenst te vernemen of in een vergoeding voorzien is voor het voorschot dat Fluxys zal verstrekken en betalen aan GDF-Suez; voorts had hij graag beschikt over een overzicht van de

cités de transit et l'exécution des services de transport en question (en ligne avec la conception économique d'une société ou d'un groupe de société appliquée en droit européen). Il en résulte que les contrats conclus par Distrigas&Co (aujourd'hui Fluxys & Co) et SEGEO bénéficieront de la «*sanctity*», contrairement à ce qui pouvait résulter de la position de la CREG.

Pour le côté utilisateur de réseau de la relation, la disposition interprétative précise qu'entrent en ligne de compte tant les entités responsables d'un grand réseau de gaz naturel à haute pression, que les entités responsables d'importations et d'exportations de gaz naturel comme définies dans la directive transit 92/296; l'exposé des motifs précise que l'intention est d'assurer aux opérateurs étrangers la continuité de leurs contrats de transit historiques.

S'agissant de l'intérêt pour le consommateur de bétonner les contrats de transit historiques, le ministre rappelle que le transport et le transit de gaz sont des activités bien distinctes.

La question n'est donc pas tellement de savoir quelle est l'importance pour le consommateur belge, mais bien quel sera l'impact sur la position actuelle de la Belgique – en tant que pays de transit de gaz naturel international qui a notamment réussi à attirer le Zeepipe norvégien et l'Interconnector à Zeebrugge précisément en raison d'une visibilité à plus long terme – du fait que des contrats signés en toute confiance par des utilisateurs du réseau in illo tempore ne seraient aujourd'hui plus valables et ce, à un moment où les utilisateurs du réseau disposent de routes alternatives.

Dans un état de droit, il est important que des contrats conclus in «*illo tempore*» ne soient pas remis en cause de façon arbitraire car cela nuit à la confiance que les acteurs du marché ont et auront dans le marché Belge. Cette confiance est essentielle pour que les contrats existants puissent perdurer et pour que de nouveaux contrats puissent se conclure et donc aussi de nouveaux investissements ce qui est essentiel pour maintenir le rôle de la Belgique comme plaque tournante des flux de gaz et ainsi contribuer au maximum à la sécurité d'approvisionnement du pays.

M. Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) souhaite savoir si une indemnisation est prévue pour l'avance qui sera faite et payée par Fluxys à GDF-Suez et souhaiterait disposer d'un aperçu des conditions des différents contrats

in de verschillende overeenkomsten vervatte voorwaarden naargelang de geverge tegenprestatie, zoals die bij de wet in ontwerp zullen worden gevaloriseerd. Hij is van mening dat de Staat de plicht heeft alle clausules te kennen van de overeenkomsten die hij gaat overnemen, zoals het geval is bij een «*due diligence*»-procedure. De heer Tobback constateert dat indien Fluxys wordt genationaliseerd, de winsten ervan zullen worden geprivatiseerd ten bate van een toekomstige concurrent van Fluxys (met name GDF-Suez), zulks ten koste van de investeringsmogelijkheden van Fluxys. De heer Tobback sluit niet uit dat een deel van dat bedrag zal dienen ter financiering van een concurrerende infrastructuur, zoals de terminal van Duinkerken.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) merkt op dat de Europese Commissie de nationale markt beschouwt als de relevante markt om na te gaan of een energiemarkt concurrentieel is. Op grond van welke argumenten beschouwt de minister Europa als relevante markt?

Met betrekking tot de concurrentiële aard van de doorvoer verwijst mevrouw Van der Straeten naar de toestand in Duitsland. Zij constateert zij dat er zeven TSO's (*Transmission System Operators*) actief zijn, en dat er desondanks een gereguleerd «*Cost+*»-tarifieringssysteem geldt. Alleen het Verenigd Koninkrijk heeft geopteerd voor een marktgeoriënteerde tarifiering. De instantie die de Duitse energiesector reguleert, heeft trouwens gepreciseerd dat doorvoer en vervoer van gas niet als onderscheiden activiteiten mogen worden beschouwd, en dat voor de beide activiteiten een gereguleerde tarifiering van het «*Cost+*»-type mag worden gehanteerd. Regulering van de twee segmenten ware heel wat voordeliger voor de consument, aangezien de doorvoergeïmpliceerde kosten op het doorvoerbedrag zouden worden aangerekend, en niet worden afgewenteld op de vervoerkosten. Welk belang heeft Fluxys bij hoge doorvoertarieven? Zal men voor de doorvoeractiviteit niet proberen een minder concurrentieel geworden België te ontwijken?

Welk risico op faillissement loopt een *shipper* tegen de achtergrond van het voorschot dat Fluxys gaat financieren en dat gestoeld is op de geactualiseerde waarde van de toekomstige, door de doorvoerovereenkomsten gegenereerde inkomsten? Is dat geen kiese situatie voor Fluxys? Wat verstaat de minister onder «een optimaal kader voor Fluxys»?

Mevrouw Van der Straeten wijst er voorts op dat het wetsontwerp niet alleen een verduidelijking inhoudt, maar dat het ook iets aan de Europese richtlijn toevoegt, in casu een verruiming van de draagwijdte daarvan

selon la contre-partie, tels qu'ils seront valorisés par le projet de loi, estimant que l'état a le devoir de connaître toutes les caractéristiques des contrats qu'il va reprendre, comme dans une procédure de «*due diligence*». M. Tobback constate que si Fluxys est nationalisé, ses profits ont été privatisés au profit d'un futur concurrent de Fluxys, en l'occurrence GDF-Suez, au détriment des possibilités d'investissements de Fluxys. M. Tobback n'exclut pas qu'une partie de cette somme serve au financement d'une infrastructure concurrente tel que le terminal de Dunkerke.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) fait remarquer que la Commission européenne considère le marché national comme le marché pertinent pour l'analyse du caractère concurrentiel d'un marché en matière énergétique. Quels sont les arguments du ministre pour considérer l'Europe comme marché pertinent?

Sur le caractère concurrentiel de l'activité de transit et se référant à la situation allemande, Mme Van der Straeten constate que sept TSO (*Transmission System Operator*) y sont actifs et que néanmoins, un système de tarification régulée «*Cost+*» y est d'application. Seul le Royaume-Uni a opté pour une tarification orientée sur le marché. Le régulateur du secteur énergétique allemand a par ailleurs précisé que les activités de transit et de transport de gaz ne doivent pas être considérées comme des activités distinctes et qu'une tarification régulée de type «*Cost+*» peut être utilisée pour les deux activités. La régulation des deux segments serait bien plus avantageuse pour le consommateur dans la mesure où les coûts liés au transit seraient imputés au transit et ne seraient pas répercutés sur les coûts de transport. Quel est l'intérêt pour Fluxys d'avoir des tarifs de transit élevés? L'activité de transit ne va-t-elle pas chercher à éviter la Belgique devenue moins concurrentielle?

Par rapport à l'avance que Fluxys va financer et qui se base sur la valeur actualisée des revenus futurs générés par les contrats de transit, qu'en est-il du risque de faillite d'un *shipper*? N'est-ce pas une situation délicate pour Fluxys? Qu'entend le ministre par «cadre optimal pour Fluxys»?

Mme Van der Straeten relève par ailleurs que le projet de loi ne fait pas que clarifier mais ajoute quelque chose à une directive européenne, en l'occurrence étendre sa portée aux filiales alors que la liste reprise dans la

tot de dochterondernemingen, terwijl de in de richtlijn vervatte lijst beperkend en exhaustief is, en de dochterondernemingen niet omvat. De spreekster besluit dat het Belgisch parlement niet tot een dergelijke toevoeging mag overgaan.

Voorts wenst de spreekster te vernemen of een TSO de overeenkomsten moet aankopen dan wel beheren; volgens haar moeten die namelijk worden beheerd, en dient de beslissing terzake van de CREG te worden gevolgd.

De bedoeling van het wetsvoorstel is de historische doorvoercontracten te betonen. DG TREN stelt in haar brief dat alle contracten moeten voldoen aan de voorwaarden van de transitrichtlijn. Kan de Minister bevestigen, dat zelfs als het ontwerp in zijn huidige vorm wordt goedgekeurd, elk transitcontract apart moet onderzocht worden?

Mevrouw Katrien Partyka (CD&V) herinnert eraan dat de CREG verbiedt dat winst die op een bepaald marktsegment wordt geboekt, wordt overgedragen naar een ander segment. Is die situatie, gelet op de methode voor de valorisatie van de overeenkomsten, niet nadelig voor de consument?

De spreekster vraagt zich overigens af welk gevaar België loopt voor deze wet in ontwerp te worden veroordeeld door het Europees Hof van Justitie.

Bovendien vraagt mevrouw Partyka toelichting bij de Europese context waarin die Europese regelgeving in het Belgisch recht moet worden omgezet: is die omzetting verplicht, en wel meteen? Moeten de lidstaten een Europese verordening niet onverkort toepassen?

De heer David Clarinval (MR) vreest dat België, als gevolg van de nieuwe contractvoorwaarden, minder aantrekkelijk wordt op de internationale doorvoermarkt. Hoe zal het positieve verschil als bepaald bij artikel 2 van het wetsontwerp ex ante worden geraamd? Is het niet overdreven bijna 50% van de doorvoercapaciteit te verankeren?

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) vraagt bijkomende verduidelijking bij de combinatie van tarifieringsmethodes, alsmede de haalbaarheid en de motivering van een dergelijke combinatie. Hij is verbaasd dat de minister naar Groot-Brittannië verwijst, en wijst erop dat er veilingen zijn gehouden om de markt bepaalde tarifiering tot uitvoering te brengen. Hij ziet niet in hoe een dergelijke techniek kan worden toegepast in België, waar de kritieke massa niet groot genoeg is. Bovendien is het ingewikkeld een doorvoerbeurs op te zetten. In Engeland blijken meer ontvangsten terug te vloeien naar de tarieven, wat in België niet het geval is, zodat de

directive est limitative et exhaustive et ne comprend pas les filiales. L'intervenante conclut que le Parlement belge ne peut pas procéder à un tel ajout.

Par ailleurs, l'intervenante souhaite savoir si une TSO doit acheter ou gérer les contrats, estimant que selon elle, ils doivent être gérés et la décision de la CREG en la matière suivie.

L'objectif de la proposition de loi est de bétonner les contrats de transit historiques. DG TREN indique dans son courrier que tous les contrats doivent remplir les conditions de la directive «transit». Le ministre peut-il confirmer que même si le projet est adopté dans sa forme actuelle, chaque contrat de transit devra être examiné séparément?

Mme Katrien Partyka (CD&V) rappelle que la CREG interdit que les profits générés sur un segment de marché puissent être répercutés sur l'autre segment. Vu la méthode de valorisation des contrats, cette situation n'est-elle pas préjudiciable au consommateur?

La locutrice se demande par ailleurs quels sont les risques encourus par la Belgique de se faire condamner par la Cour de Justice européenne pour ce projet de loi.

En outre, Mme Partyka souhaite quelques éclaircissements sur le contexte européen de la transposition de cette réglementation européenne dans le droit belge: cette transposition est-elle obligatoire et à ce moment? Un règlement européen n'est-il pas directement applicable aux états membres?

M. David Clarinval (MR) émet des craintes sur la perte d'attractivité internationale de la Belgique sur le marché du transit résultant des conditions des nouveaux contrats. Comment l'écart positif tel que défini à l'article 2 du projet de loi va-t-il être estimé ex ante? Le bétonnage de près de 50% de la capacité de transit n'est-il pas excessif?

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) souhaite un éclaircissement complémentaire sur la combinaison de méthodes de tarification, la faisabilité et la motivation d'une telle combinaison. Il s'étonne que le ministre fasse référence à la Grande-Bretagne et précise que des enchères y ont été organisées pour mettre en œuvre la tarification basée sur le marché. Il voit mal comment appliquer une telle technique en Belgique où il n'y a pas de masse critique suffisante. La mise sur pied d'une bourse du transit est en outre une opération complexe. En Angleterre, on observe que davantage de revenus refluent vers les tarifs, ce qu'on ne voit pas en Belgique

vergelijking met het Verenigd Koninkrijk mank loopt. De spreker vraagt zich overigens af waarom de doorvoertarieven niet mogen schommelen; als voor alle shippers dezelfde prijzen gelden, waarom mogen die prijzen dan niet schommelen? Wat is het probleem? De heer Schiltz vraagt meer uitleg over de vraag wie de rechtsopvolger is van de beheerder van het doorvoernetwerk: Fluxys, of de dochteronderneming Distrigas & Co?

De heer Philippe Henry (Ecolo-Groen!) wil absoluut weten waarom de wet in ontwerp voordelig zou zijn voor de consument. De spreker ziet niet in wat deze tekst de consument op korte of middellange termijn kan opleveren.

De heer Bart Laeremans (VB) onderstreept dat in het Verenigd Koninkrijk een systeem is opgezet dat uitsluitend stoelt op een marktmechanisme, en dat er geen tariefmethodes worden gecombineerd. Er bestaat dus geen voorbeeld van een tarievencombinatie zoals het wetsontwerp beoogt. Strookt een dergelijke combinatie met het Europees recht? De spreker verwijst naar het kortgeding voor het Hof van beroep van Brussel en wil weten hoe ver het met die procedure staat.

De minister wijst erop dat alle doorvoercontracten moeten worden geanalyseerd opdat het principe van de *sanctity of contract* van toepassing zou zijn. Het wetsontwerp wil geen afbreuk doen aan dat beginsel.

Wat de tarifiering betreft, bevestigt de minister dat de combinatie, de weging van verschillende tariefmethodes op een bepaald moment mogelijk is, mits zulks leidt tot een eenvormige, transparante en niet-discriminerende prijs. Het is niet echt wenselijk om in alle omstandigheden te gaan voor de laagste prijs en zo veel mogelijk contracten. Soms kan het interessanter zijn tariefmethodes te wegen en uit te komen op een iets hogere prijs dan die welke uit de *Cost+*-benadering zou resulteren, maar waarbij evenveel contracten en hogere ontvangsten zijn gewaarborgd. Die bijkomende ontvangsten kunnen dan worden aangewend voor investeringen of kostenbesparingen in het gasvervoer, onder het nauwlettende oog van de CREG, die toeziet op de uitvoering van die tarifieringsprincipes.

De minister wijst erop dat een Europese verordening niet moet worden omgezet, maar onverkort van toepassing is. Het wetsontwerp strekt er niet toe een richtlijn als dusdanig om te zetten, maar, met verwijzing naar die richtlijn, bepaalde elementen te verduidelijken en op te helderen. Een wet kan verwijzen naar een bij koninklijk besluit bepaald tarief, zonder dat daarbij de rechtsorde wordt omgekeerd. In verband met de uitspraak van het hof van beroep, geeft de minister aan dat die is verdaagd tot 10 november 2008.

et qui rend la comparaison avec le Royaume-Uni peu évidente. Le locuteur se demande par ailleurs pourquoi les tarifs de transit ne peuvent pas fluctuer; si l'ensemble des shippers supportent les mêmes prix, pourquoi ne pas permettre aux prix de fluctuer? Où se situe le problème? M. Schiltz souhaite une clarification sur le successeur en droit du gestionnaire du réseau de transit: s'agit-il de Fluxys ou de la filiale Distrigaz & Co?

M. Philippe Henry (Ecolo-Groen!) estime qu'il est essentiel de savoir en quoi le projet de loi est favorable pour le consommateur. A court et moyen terme, l'intervenant ne voit pas aucune amélioration pour le consommateur découler de ce projet.

M. Bart Laeremans (VB) souligne qu'au Royaume-Uni, un système reposant exclusivement sur un mécanisme de marché a été mis en œuvre et qu'il ne s'agit pas d'une combinaison de méthodes tarifaires. Il n'existe donc pas d'exemple de combinaison de tarifs telle qu'envisagée dans le projet de loi. Est-ce qu'une telle combinaison est conforme au droit européen? Evoquant la procédure en référé intentée devant la Cour d'appel de Bruxelles, l'intervenant souhaite savoir où en est cette procédure.

Le ministre précise que pour pouvoir bénéficier de la «*sanctity*», chaque contrat de transit doit être analysé. Le projet de loi n'a pas pour objet de modifier ce principe.

En matière tarifaire, le ministre confirme que la combinaison, la pondération entre des méthodes différentes est possible pour autant que cela aboutisse à un prix unique, transparent et non discriminatoire, à un moment donné. Il n'est pas nécessairement souhaitable de viser en toutes circonstances le prix le plus bas et le plus grand nombre de contrats possibles. Il peut être parfois plus intéressant de pratiquer une pondération de méthodes tarifaires pour arriver à un prix un peu plus élevé que par le «*Cost+*» mais qui garantit autant de contrats et davantage de revenus. Ce supplément de revenus peut alors être affecté à des investissements ou à des réductions de coût en matière de transport de gaz, le tout sous la stricte surveillance de la CREG qui vérifie la mise en œuvre de ces principes tarifaires.

Le ministre précise qu'un règlement européen ne se transpose pas mais qu'il est d'application directe. Le projet de loi ne vise pas à transposer en tant que tel une directive mais à préciser et clarifier quelques éléments en faisant référence à cette directive. Une loi peut faire référence à un tarif tel que fixé dans un arrêté royal, ce qui ne constitue pas une inversion de l'ordre juridique. S'agissant du jugement de la Cour d'appel, le ministre précise qu'il est reporté au 10 novembre 2008.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) stelt voor de CREG te vragen welke weerslag de wet in ontwerp, zoals die thans bestaat, volgens die commissie heeft op haar beslissing van 6 juni 2008 inzake vervoer, en ook op haar beslissing dat slechts 4 van de 36 door Fluxys overgenomen overeenkomsten voldoen aan de clausule «*sanctity of contracts*».

De heer Bart Laeremans (VB) herinnert aan wat mevrouw Dutordoir, voorzitter van het directiecomité van Fluxys, tijdens de hoorzittingen van 10 juni 2008 heeft verklaard in verband met de tarieven voor gasdoorvoer. Zij heeft zich toen beroepen op het vertrouwelijke aspect van de doorvoerovereenkomsten om die informatie niet te hoeven meedelen.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) is tegen de raadpleging van de CREG gekant, omdat ze ervan uitgaat dat die demarche op haar beurt aanleiding zal geven tot andere vragen en andere rapporten.

De heer Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) repliceert dat het ter bespreking voorliggende wetsontwerp niet ter sprake is gekomen tijdens de hoorzittingen in juni 2008. Het gaat erom de CREG een heel concrete vraag te stellen, om over een welbepaald punt alle duidelijkheid te scheppen.

Op verzoek van voorzitter Laeremans herhaalt *mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!)* de twee vragen die ze aan de CREG wenst te stellen.

1) Wat is de impact van het wetsontwerp in huidige vorm op de beslissing van de CREG van 6/06/2008 met betrekking tot de verlaging van het tarief voor transport met 17%? Het antwoord van de minister daarop luidt dat transport- en transitactiviteiten 2 boekhoudkundig gescheiden activiteiten zijn met eigen capex'en en opex'en. De regulering van de transitactiviteiten beïnvloedt dus in niets de transportprijzen in België.

2) Wat is de impact van het wetsontwerp in huidige vorm op de beslissing van de CREG dat slechts 4 van de 36 contracten voldoen aan de «*sanctity of contracts*»-clausule?

De minister antwoordt dat de beslissing van de CREG berustte op een letterlijke en tekstuele interpretatie van Doorvoerrichtlijn 91/296/EG, die geen rekening hield met de realiteit van het organiseren van de doorvoeractiviteit in België. Het wetsontwerp beoogt een einde te maken aan de onzekerheid die uit die situatie is ontstaan. Voor het aspect netwerkkoperator van de relatie heeft de ontworpen uitleggende bepaling betrekking op Fluxys (en dus ook op het voormalige geïntegreerde Ditrigas waarvan Fluxys de transportactiviteiten heeft overgeno-

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) propose de demander à la CREG son point de vue sur l'impact du projet de loi dans sa forme actuelle sur d'une part sa décision du 6 juin dernier en matière de transport et d'autre part sur sa décision de considérer que seuls quatre des trente-six contrats repris par Fluxys satisfont à la clause «*sanctity of contracts*».

M. Bart Laeremans (VB) rappelle que lors des auditions du 10 juin 2008 sur le tarif du transit de gaz, Mme Dutordoir, Présidente du Comité de direction de Fluxys, a invoqué le caractère confidentiel des contrats de transit pour justifier la non communication de ces informations.

Mme Karine Lalieux (PS) est opposée à la consultation de la CREG, estimant que cette démarche va à son tour générer d'autres demandes, d'autres rapports.

M. Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) réplique que le projet de loi en discussion n'a pas été abordé lors des auditions du mois de juin dernier. Il s'agit de poser une question très concrète à la CREG pour avoir toute la clarté sur un point précis.

A la demande du président Laeremans, *Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!)* réitère les deux questions qu'elle souhaite poser à la CREG:

1) Quel est l'impact du projet de loi dans sa forme actuelle sur la décision de la CREG du 06/06/2008 relative à l'abaissement de 17% du tarif de transport? La réponse apportée par le ministre est que les activités de transport et de transit sont deux activités distinctes d'un point de vue comptable, ayant leurs propres capex et opex. La régulation des activités de transit n'a donc pas d'incidence sur les prix du transport en Belgique.

2) Quel est l'impact du projet de loi dans sa forme actuelle sur la décision de la CREG selon laquelle seulement 4 des 36 contrats répondent à la clause de «*sanctity of contracts*»?

La réponse apportée par le ministre est que la décision de la CREG reposait sur une interprétation littérale et textuelle de la directive transit 91/296, ne rencontrant pas la réalité de l'organisation de l'activité de transit en Belgique. Le projet de loi vise à mettre fin à l'incertitude née de cette situation. Ainsi, pour le côté opérateur de réseau de la relation, la disposition interprétative en projet vise Fluxys (et donc aussi l'ancienne Ditrigas intégrée à laquelle elle succède pour les activités de transport), la nouvelle Ditrigas (société de négoce) ou

men), op het nieuwe Distrigas (handelsmaatschappij) of op een dochtermaatschappij van een van die ondernemingen die gespecialiseerd was in het op de markt brengen van doorvoercapaciteit en in de uitvoering van de betrokken transportdiensten (aansluitend op de in het Europees recht gangbare economische opvatting van een onderneming of van een groep van ondernemingen). Daaruit vloeit voort dat voor de contracten die Distrigas & Co (thans Fluxys & Co) en SEGEO hebben gesloten, de «*sanctity*» zal gelden, in tegenstelling tot wat uit het standpunt van de CREG had kunnen resulteren. Wat het aspect netwerkgebruiker van de relatie betreft, geeft de uitleggingsbepaling aan dat zowel de entiteiten die een groot hogedrukaardgasnetwerk beheren als de entiteiten die aardgas in- en uitvoeren in de zin van Doorvoerrichtlijn 91/296/EG in aanmerking komen. In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat het de bedoeling is de continuïteit te garanderen van de historische doorvoerovereenkomsten van de buitenlandse operatoren.

De heer Joseph George (cdH) acht het niet opportuun een advies van de CREG te vragen. Bij het hof van beroep is immers een zaak hangende; voorts zou het advies van de CREG op zijn beurt stof kunnen leveren voor een geschil dat de hoven en de rechtbanken zullen moeten beslechten, ook met eventueel een aan het Europees Hof van Justitie te stellen prejudiciële vraag.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) suggereert dat de bespreking van het wetsontwerp pas na het arrest van het hof van beroep wordt voortgezet. De commissie is het daarmee eens.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) stipt aan dat uit het arrest van het hof van beroep naar voren komt dat wat de tarieven in de gassector betreft, de activiteiten van doorvoer en vervoer niet apart mogen worden behandeld. Het lid wijst erop dat die beide activiteiten identiek worden behandeld in Duitsland, en ook in andere landen. Zij acht het dan ook noodzakelijk dat dit element in het wetsontwerp wordt opgenomen. Hoe staat de minister, in het licht van het gewezen arrest, tegenover het standpunt dat Europees Commissaris Piebalgs op 29 januari 2008 heeft geuit in reactie op een vraag van europarlementslid Bart Staes? Heeft de minister zijn standpunt over de specificiteit van de doorvoer bijgesteld als gevolg van het gewezen arrest?

Mevrouw Katrien Partyka (CD&V) wenst te weten welke weerslag dat arrest heeft op het wetsontwerp. Wat is voorts de draagwijdte van de eventuele tegenstellingen tussen het Belgisch recht en het Europees recht?

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) vindt het arrest van het Hof origineel, is het eens met de vraag van mevrouw Partyka en wenst het standpunt van de

une filiale de l'une de ces sociétés qui était spécialisée dans la commercialisation des capacités de transit et l'exécution des services de transport en question (en ligne avec la conception économique d'une société ou d'un groupe de société appliquée en droit européen). Il en résulte que les contrats conclus par Distrigas & Co (aujourd'hui Fluxys & Co) et SEGEO bénéficieront de la «*sanctity*», contrairement à ce qui pouvait résulter de la position de la CREG. Pour le côté utilisateur de réseau de la relation, la disposition interprétative précise qu'entrent en ligne de compte tant les entités responsables d'un grand réseau de gaz naturel à haute pression, que les entités responsables d'importations et d'exportations de gaz naturel au sens de la directive transit 92/296; l'exposé des motifs précise que l'intention est d'assurer aux opérateurs étrangers la continuité de leurs contrats de transit historiques.

M. Joseph George (cdH) estime qu'il n'est pas opportun de solliciter un avis de la CREG alors qu'une affaire est pendante devant la Cour d'appel et que l'avis de la CREG est susceptible d'alimenter à son tour un litige que les cours et tribunaux devront arbitrer avec en outre, éventuellement, une question préjudicielle à poser à la Cour de Justice européenne.

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) suggère que l'examen du projet de loi ne se poursuive qu'après que la Cour d'appel ait rendu son arrêt. La commission se rallie à cette proposition.

Se référant à l'arrêt rendu par la Cour d'appel, *Mme Van der Straeten* constate qu'il en ressort que les activités de transit et de transport de gaz ne doivent pas être traitées distinctement en matière tarifaire. Elle rappelle que ces deux activités sont traitées de façon identique en Allemagne et dans d'autres pays. L'intervenante estime qu'il est dès lors nécessaire que le projet de loi intègre cet élément. Qu'en est-il du point de vue du ministre, à la lumière de l'arrêt rendu, sur la position exprimée ce 29 janvier 2008 par le commissaire européen Piebalgs suite à une question de Bart Staes? La position du ministre sur la spécificité du transit est-elle modifiée par l'arrêt rendu?

Mme Katrien Partyka (CD&V) souhaite connaître les implications de cet arrêt sur le projet de loi et la portée des éventuelles oppositions entre le droit belge et le droit européen.

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) estime l'arrêt de la Cour original rejoint la question de Mme Partyka et souhaite en outre connaître la position du ministre

minister te kennen over de argumenten die het Hof in zijn arrest heeft aangevoerd.

De minister constateert dat het arrest van het Hof van beroep het principe van de non-discriminatie tussen de beide activiteiten bekrachtigt. Het Hof spreekt zich echter niet uit tegen het principe van een gedifferentieerde behandeling in objectief verschillende situaties, zoals er in verschillende landen bestaan.

Voorts herinnert hij eraan dat het betrokken arrest een schorsingsarrest is en dat de beslissing over de grond van de zaak nog moet worden genomen.

Volgens de heer Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) komt duidelijk naar voren dat het wetsontwerp haaks staat op de Europese wetgeving, die geen tariefonderscheid toestaat tussen doorvoer en vervoer.

De spreker stelt zich vragen over het feit dat een wetsontwerp wordt besproken dat het tegenovergestelde doet van wat het Hof van beroep aangeeft en dat in zijn huidige vorm niet zou kunnen worden toegepast.

De ingenomen stelling wordt in het arrest van het Hof van beroep terdege onderbouwd. Ten eerste mag er geen discriminatie zijn tussen aanbieders op een zelfde netwerk; geen enkel systeem waarbij kosten ten laste zouden worden gelegd van een aanbieder ten voordele van een goedkopere aanbieding die aan een andere aanbieder wordt gedaan, is aanvaardbaar. Vervolgens is er het door het Hof van beroep duidelijk voor het voetlicht gebrachte risico dat, als een deel van de potentiële capaciteit artificieel buiten de normale tariefregeling wordt gehouden, zulks de mogelijkheid met zich brengt dat op willekeurige wijze een soort van uitkering wordt verleend aan bepaalde klanten en dat die aan andere wordt geweigerd. De Belgische consument draagt de netwerkkosten ten voordele van de gekozen shippers.

Wat is het standpunt van de minister over die argumenten van het Hof van beroep?

De heer Tobback legt er voorts de nadruk op dat de Belgische doorvoer een intracommunautaire doorvoer is, die bijgevolg aan dezelfde reglementering onderworpen is als de distributie.

De spreker wenst tot slot ook dat de minister uitleg verschaft over het feit dat in het wetsontwerp een regeling waarbij de prijs gebaseerd is op de marktmechanismen gedeeltelijk in de plaats komt van de tariefregeling «Cost+».

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) vraagt welk standpunt de CREG moet innemen als ze een regel van intern recht moet toepassen die het resultaat is van een onjuiste omzetting van het Europees recht. In feite moet de CREG geen rekening houden met de bepalingen die in strijd zijn met het Europees recht en moet ze in plaats daarvan toepassing verlenen aan de bepalingen van het Europees recht, dat de bovenhand

sur les arguments développés par la Cour d'appel dans son arrêt.

Le ministre constate que le principe de non discrimination entre les deux activités est consacré par l'arrêt de la Cour d'appel. Néanmoins, la Cour d'appel ne se prononce pas contre le principe d'un traitement différencié à des situations objectivement différentes, comme il en existe dans différents pays.

Il rappelle par ailleurs que l'arrêt en question est un arrêt en suspension et que la décision sur le fond doit encore intervenir.

M. Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) estime qu'il apparaît clairement que le projet de loi va à l'encontre de la législation européenne, laquelle n'admet pas de distinction tarifaire entre le transit et le transport.

L'intervenant s'interroge sur le fait de discuter d'un projet de loi qui fait le contraire de ce que dit la Cour d'appel et qui ne pourrait pas être appliqué dans sa forme actuelle.

L'arrêt de la Cour d'appel contient une motivation approfondie de la position prise. Tout d'abord, il ne peut y avoir de discrimination entre offreurs sur un même réseau. Aucun système par lequel des coûts seraient mis à charge d'un offreur au profit d'offre meilleur marché faite à un autre offreur n'est acceptable. Ensuite, il y a le risque, clairement souligné par la Cour d'appel, que si une partie de la capacité potentielle est maintenue artificiellement en dehors du système tarifaire normal, cela crée la possibilité d'accorder de façon arbitraire une sorte d'allocation à certains clients et de la refuser à d'autres. C'est le consommateur belge qui supporte le coût du réseau au profit des shippers retenus.

Quelle est la position du ministre sur ces arguments de la Cour d'appel?

M. Tobback précise que le transit belge est du transit intra-communautaire et que par conséquent, il est soumis à la même réglementation que la distribution.

L'intervenant souhaite également que le ministre s'explique sur le fait qu'au système de tarification «Cost+» se substitue partiellement, dans le projet de loi, un mécanisme de prix basé sur les mécanismes de marché.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) s'interroge sur la position que doit adopter la CREG amenée à appliquer une règle de droit interne qui est le résultat d'une transposition incorrecte du droit européen. En fait, la CREG ne doit pas prendre en considération les dispositions qui ne respectent pas le droit européen et appliquer à leur place les dispositions du droit européen qui prévaut sur le droit interne. Le ministre va-t-il respecter

heeft op het intern recht. Zal de minister de onafhankelijkheid van de CREG in acht nemen en de regulator het Europees recht laten toepassen als dat moet?

De beslissingen van de CREG van 15 mei en 6 juni jongstleden impliceerden een verlaging van het vervoertarief met 17%, wat erop neerkomt dat iedere consument 20 euro minder moest betalen. Als gevolg van de schorsing is van die verlaging geen sprake meer. Dat is nadelig voor de consument. De spreekster wenst te weten of de minister zijn diensten of de CREG al heeft gevraagd wat voor de consument de gevolgen zouden zijn van het hanteren van tarieven die worden berekend volgens de methode die uit het arrest van het hof beroep voortvloeit.

De heer Peter Logghe (VB) sluit aan bij de vragen en opmerkingen van mevrouw Van der Straeten. Moet de minister in het licht van het heel grondige advies van het hof van beroep niet omzichtiger zijn? Hij wenst van de minister een diepgaander antwoord op het arrest van het hof van beroep en op de opmerkingen van de Raad van State.

De heer Bart Laeremans (VB) stelt zich vragen in verband met de strekking van het arrest van het hof van beroep en vraagt zich af in welke mate het nog nut heeft het wetsontwerp in zijn huidige vorm te bespreken. Hij wenst bovendien te weten of er waarborgen bestaan met het oog op de eventuele terugbetaling door GDF van 900 miljoen euro aan Fluxys.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) vestigt de aandacht van de minister erop dat het probleem in dit dossier ligt bij het Europese recht. Het volstaat dus niet om op nationaal vlak een wetgevend op te treden.

De spreker stelt voorts vast dat de beslissingen van de CREG op de helling worden gezet en vraagt zich af wie de tarieven zal vaststellen als die instelling buiten spel wordt gezet?

Mevrouw Katrien Partyka (CD&V) vraagt zich af wat er nu concreet gaat gebeuren. Wat gaat de regulator doen? Wat met het primaat van het Europese recht?

De minister vindt dat hij zich niet moet uitspreken over een arrest van het hof van beroep en is verbaasd dat zijn standpunt terzake wordt gevraagd. Hij preciseert dat het arrest geen uitspraak doet over het ter bespreking voorliggende wetsontwerp en over de overeenstemming ervan met het Europese recht. Een Staat moet wetten maken met eerbiediging van de principes van het Europese recht. Als die principes niet eenduidig zijn, wat vaak voorkomt, kunnen er prejudiciële vragen rijzen. De minister preciseert dat het Europese recht is onderzocht

l'indépendance de la CREG et laisser l'organe régulateur appliquer le droit européen lorsqu'il le faut?

Les décisions de la CREG du 15 mai et du 6 juin dernier impliquaient une baisse du tarif de transport de 17%, soit 20 euros en moins à payer pour chaque consommateur. Par la suspension intervenue, cette réduction n'est plus de mise, ce qui est défavorable au consommateur. L'intervenante souhaite savoir si le ministre a déjà demandé à ses services ou à la CREG quelles seraient les conséquences, pour le consommateur, l'utilisation de tarifs calculés selon la méthode découlant de l'arrêt de la Cour d'appel.

M. Peter Logghe (VB) se joint aux questions et remarques formulées par Mme Van der Straeten. Le ministre ne doit-il pas être plus prudent par rapport à l'arrêt très motivé de la Cour d'appel? Il souhaite une réponse davantage motivée du Ministre à l'arrêt de la Cour d'appel et aux remarques du Conseil d'État.

M. Laeremans (VB) s'interroge sur la portée de l'arrêt de la Cour d'appel et se demande dans quelle mesure où il encore utile de discuter du projet de loi dans sa forme actuelle. L'intervenant souhaite en outre savoir s'il existe des garanties en vue du remboursement, le cas échéant, par GDF, de la somme de 900 millions d'euros à Fluxys.

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) attire l'attention du ministre sur le fait que dans le présent dossier, c'est le droit européen qui pose problème. Il ne suffit donc pas de légiférer au niveau national.

Constatant que les décisions de la CREG sont remises en cause, M. Schiltz s'interroge: qui fixera les tarifs si la CREG est mise hors jeu?

Mme Katrien Partyka (CD&V) se demande ce qui va maintenant concrètement se passer? Que va faire le régulateur? Qu'en est-il de la primauté du droit européen?

Le ministre estime ne pas devoir se prononcer sur un arrêt rendu par la Cour d'appel et s'étonne que sa position en la matière soit sollicitée. Il précise que l'arrêt ne se prononce pas sur le projet de loi en discussion et sur sa conformité avec le droit européen. Un état est amené à faire des lois dans le respect des principes du droit européen. Lorsque ces principes ne sont pas univoques, ce qui est courant, il peut y avoir des renvois préjudiciels. Le ministre précise que le droit européen a été examiné et que la conformité du projet de loi avec

en dat de overeenstemming van het wetsontwerp met de Europese regelgeving werd nagegaan. Een Europese Richtlijn is verbindend ten aanzien van het te bereiken resultaat. Ze moet dus in intern recht omgezet te worden, zonder de tekst woordelijk over te nemen. De tekst van de richtlijn dient in die zin dus wel «geïnterpreteerd» te worden. De lidstaten van de Europese Unie hebben de taak richtlijnen tijdig en uiteraard correct in de nationale wetgeving te implementeren. Omzetting van een Europese Richtlijn in de interne wetgeving vereist echter dat de betreffende wetgever de betreffende richtlijn gaat interpreteren, in functie van het te bereiken doel van de maatregel, en dit teneinde tot een richtlijnconforme omzetting in het interne recht te komen.

De heer Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) wenst gewoon dat de minister aangeeft wat de gevolgen van het door het Hof van beroep gewezen arrest zullen zijn voor het wetsontwerp, maar ook voor de hele tarifieringsstructuur inzake de doorvoer en het vervoer van gas in België. Wat indien de Belgische wetgeving niet wordt toegepast als die in tegenstrijd blijkt met het Europese recht dat primeert in de hiërarchie van de rechtsnormen? Wat zal er in België inzake regulering van de gassector gebeuren als het arrest van het Hof van beroep wordt bevestigd na afloop van het onderzoek ten gronde?

De heer Gerald Kindermans (CD&V) verbaast er zich over dat het Hof van beroep overweegt het advies van de Europese Commissie in te winnen en vindt die stap niet wettelijk. Het zou normaler zijn mocht een prejudiciële vraag aan de het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen worden gesteld. Het arrest van het Hof van beroep is zeker geen arrest ten gronde en het parlementaire werk moet kunnen voortgaan. De hoven en rechtbanken zullen zich in voorkomend geval over de wettelijkheid van een wet uitspreken.

De heer David Clarinval (MR) deelt het standpunt van de vorige spreker. Hij herinnert eraan dat de Europese Commissie haar standpunt al bij haar brief van 24 juni 2008 heeft meegedeeld en dat er dus geen reden meer is om dat te vragen.

De heer Joseph George (cdH) herinnert eraan dat het parlement de wetten maakt en dat de rechter recht spreekt. Hij voegt eraan toe dat het arrest voorlopig is gewezen, prima facie, en dat het interpretaties bevat die noch die van Fluxys noch die van de CREG zijn.

De heer Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) onderstreept dat België als lid van de Europese Unie onderworpen is aan de Europese wetgeving, die primeert over het nationale recht. De nationale wetgever moet zich bijgevolg de vraag stellen of het zin heeft een wetsontwerp goed te keuren waarover er ernstige twijfel bestaat of

la législation européenne a été vérifiée. Une directive lie les États membres quant au résultat à atteindre. Elle doit donc être transposée en droit interne, sans que le texte soit repris mot à mot. En ce sens, le texte de la directive doit donc être « interprété ». Les États membres de l'Union européenne ont la tâche de mettre les directives en oeuvre dans la législation nationale, et ce, en temps utile et bien sûr correctement. La transposition d'une directive européenne dans la législation interne requiert cependant une interprétation de la directive en question par le législateur concerné, en fonction du but à atteindre par la mesure, et ce, afin d'arriver à une transposition en droit interne conforme à la directive.

M. Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) souhaite simplement que le Ministre expose quelles seront les conséquences de l'arrêt rendu par la Cour d'appel sur le projet de loi mais aussi sur l'ensemble de la structure tarifaire du transit et du transport de gaz en Belgique. *Quid* de la non application du droit belge lorsqu'il est en contradiction avec le droit européen qui prévaut dans la hiérarchie des normes de droit? Que se passera-t-il en matière de régulation du secteur du gaz en Belgique si, à l'issue de l'examen sur le fond de l'affaire, l'arrêt de la Cour d'appel est confirmé?

M. Gerald Kindermans (CD&V) s'étonne que la Cour d'appel envisage de demander un avis à la Commission européenne et estime cette démarche illégale. Il serait plus normal qu'une question préjudicielle puisse être soumise à la Cour de justice européenne. L'arrêt de la Cour d'appel n'est certainement pas un arrêt sur le fond et le travail parlementaire doit pouvoir se poursuivre. Le cas échéant, les cours et tribunaux se prononceront sur la légalité d'une loi.

M. David Clarinval (MR) partage le point de vue de M. Kindermans. Il rappelle que la Commission européenne a déjà fait part de son point de vue dans son courrier daté du 24 juin 2008 et qu'il n'y a dès lors plus lieu de la solliciter.

M. Joseph George (cdH) rappelle que le parlement fait la loi et que le juge dit le droit. Il ajoute que l'arrêt est rendu à titre provisoire, prima facie et qu'il contient des interprétations qui ne sont ni celles de Fluxys ni celles de la CREG.

M. Tobback souligne que la Belgique, en tant que membre de l'Union européenne, est soumise à la législation européenne qui prime sur le droit national. Par conséquent, le législateur national doit se poser la question de savoir si cela a du sens de voter en faveur d'un projet pour lequel existent de sérieux doutes qu'il

het in strijd is met het Europese recht, en het bijgevolg niet toepasbaar is.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 2

De amendementen nrs. 5 tot 10 (DOC 52 1320/002) van de heer Willem-Frederik Schiltz c.s. worden ingetrokken.

De heer Bruno Tobback dient amendement nr. 1 (DOC 52 1320/002) in, dat ertoe strekt de ontworpen paragraaf 2 weg te laten, evenals de verwijzing naar de toepassing van de nadere regels inzake marktconsultatie. Door de monopoliesituatie op de markt van de gasdoorvoer is er nood aan een tariefregeling die gebaseerd is op de «Cost+»-methode. Volgens de heer Tobback zullen nadere regels inzake marktconsultatie in deze context niet naar behoren werken. Bovendien zou het in die context bereikte hoge prijsniveau de Belgische doorvoersector in een slechte concurrentiepositie plaatsen tegenover buitenlandse actoren.

Mevrouw Tinne Van der Straeten c.s. dient amendement nr. 3 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt artikel 2 weg te laten, gelet op de talrijke aanmerkingen die de Raad van State en de CREG erover hebben geformuleerd.

Bovendien gaat het wetsontwerp voorbij aan het principe dat geen onderscheid mag worden gemaakt tussen de doorvoer- en de vervoertarieven, zoals dat in het arrest van het hof van beroep is opgenomen.

De heer Bruno Tobback dient amendement nr. 13 (DOC 52 1320/002) in. Het is de bedoeling de billijke marge te kunnen aanpassen. Ze moet namelijk niet altijd op 7% vastgesteld blijven, maar moet zo nodig ook kunnen worden opgetrokken.

De heer Bart Laeremans c.s. dient amendement nr. 22 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt de billijke marge van 7% te vervangen door een billijke marge van 6%, wat neerkomt op 9% vóór belastingheffing. Hierbij wordt de suggestie van de CREG gevolgd.

De minister herhaalt dat, rekening houdend met de «Cost+»-berekenningsmethode, de in uitzicht gestelde 7% overeenstemt met een rendementstarief van 8,51%,

soit en contradiction avec le droit européen et par conséquent inapplicable.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES

Art. 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Art. 2

Les amendements n° 5 à 10 (DOC 52 1320/002) déposés par M. Schiltz et consorts sont retirés.

L'amendement n° 1 (DOC 52 1320/002) est déposé par M. Tobback; il vise à supprimer le paragraphe 2 proposé de même que l'application de modalités faisant appel au marché. Par la situation de monopole qui caractérise le marché du transit de gaz, il y a lieu de prévoir un système tarifaire basé sur le «Cost+». M. Tobback estime que des modalités faisant appel au marché ne peuvent marcher dans un tel environnement. En outre, par le niveau de prix élevé qui prévaudra dans un tel contexte, le secteur du transit belge ne pourra faire face à la concurrence étrangère.

L'amendement n° 3 (DOC 52 1320/002) est déposé par Mme Van der Straeten et consorts. Il vise à supprimer l'article 2 compte tenu des nombreuses remarques émises tant par le Conseil d'État que la CREG.

En outre, le projet ne respecte pas le principe de non distinction entre les tarifs de transit et de transport tel que contenu dans l'arrêt de la Cour d'appel.

L'amendement n° 13 (DOC 52 1320/003) est déposé par M. Bruno Tobback et consorts; il vise à permettre des ajustements de la marge équitable qui ne doit pas nécessairement toujours être fixée à 7% mais doit pouvoir être le cas échéant relevée.

L'amendement n° 22 (DOC 52 1320/003) est déposé par M. Laeremans et consorts; il vise à remplacer la marge équitable de 7% par une marge de 6% qui correspond à une marge de 9% avant impôt telle que proposée par la CREG.

Le ministre réitère que, compte tenu de la méthodologie du système «Cost+» retenu, le taux de 7% utilisé revient à un taux de rendement de 8,51%, en ligne avec

wat in de lijn ligt van het tarief in de buurlanden met een vergelijkbaar risico.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) vraagt zich af waarom de regulatoire periode inzake gasdoorvoer niet van een maximumduur wordt voorzien. Ze stelt dan ook voor er een in te stellen.

De heer Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) formuleert hetzelfde verzoek.

Voorzitter Bart Laeremans (VB) verwijst naar de opmerkingen van de Raad van State daarover en suggereert om een regulatoire maximumperiode in te stellen.

De minister preciseert dat de thans in uitzicht gestelde formule op langere termijn een grotere zichtbaarheid garandeert, wat in het belang is van de operator in diens betrekkingen met de shippers. Hij voegt daaraan toe dat de in aanmerking genomen formule met betrekking tot de duur van de regulatoire periode het resultaat is van een politiek compromis. Overigens wordt voorzien in een heel strak begeleid mechanisme tot verlenging van de regulatoire periode.

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) wenst nadere toelichting te verkrijgen over de voorwaarden waaronder de herziening van het investeringsplan van de netwerkbeheerder tot een verlenging van de regulatoire periode kan leiden.

De minister antwoordt dat die praktische nadere voorwaarden kunnen worden meegedeeld.

Mevrouw Karine Lalieux c.s. dient amendement nr. 14 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt de bestemming van het positieve verschil tussen inkomsten en kosten te verduidelijken, door te preciseren dat het saldo wordt toegewezen naar keuze van de aandeelhouders van de beheerder.

Mevrouw Tinne Van der Straeten c.s. dient amendement nr. 15 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt te preciseren dat de doorvoertarieven voor gas, overeenkomstig het Europees recht, gereguleerde tarieven van het «Cost+»-type zullen zijn.

De heer Bart Laeremans c.s. dient amendement nr. 20 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt te preciseren dat de doorvoertarieven voor gas, overeenkomstig het Europees recht, gereguleerde tarieven van het «Cost+»-type zullen zijn.

Mevrouw Tinne Van der Straeten c.s. dient amendement nr. 16 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt in artikel 15/5quinquies, § 1, 1° in ontwerp, het woord

le taux observé dans les pays voisins présentant un niveau de risque similaire.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) se demande pourquoi la période régulatoire en matière de transit de gaz n'est pas plafonnée et suggère de prévoir une durée maximale.

M. Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) partage cette question.

M. Bart Laeremans (VB), président, fait référence aux remarques du Conseil d'État sur ce point et suggère d'imposer une durée régulatoire maximale.

Le ministre précise que la formule retenue offre une plus grande visibilité dans le long terme, ce qui est dans l'intérêt de l'opérateur dans ses relations avec les shippers. Il ajoute que la formule retenue en matière de durée de la période régulatoire est le résultat d'un compromis politique. Un mécanisme très encadré de prolongation de la période régulatoire existe est par ailleurs prévu.

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) souhaite des éclaircissements sur les conditions de révision du plan d'investissement du gestionnaire de réseau qui entraînent une prolongation de la période régulatoire.

Le ministre répond que ces modalités pratiques pourront être communiquées.

L'amendement n° 14 (DOC 52 1320/003) de *Mme Lalieux et consorts* clarifie l'affectation de l'écart positif entre les revenus et les coûts en précisant que le solde est affecté à la discrétion des actionnaires du gestionnaire.

L'amendement n° 15 (DOC 52 1320/003) déposé par *Mme Tinne Van der Straeten et consorts* vise à préciser que les tarifs de transit de gaz seront des tarifs régulés de type «Cost+», conformément au droit européen.

L'amendement n° 20 (DOC 52 1320/003) déposé par *M. Laeremans et consorts* vise à préciser que les tarifs de transit de gaz seront des tarifs régulés de type «Cost+», conformément au droit européen.

L'amendement n° 16 (DOC 52 1320/003) déposé par *Mme Van der Straeten et consorts* vise à supprimer le terme «contractuellement» à l'article 15/5quinquies,

«contractueel» weg te laten. Het is de bedoeling zich te schikken naar Verordening (EG) nr. 1775/2005, zoals de Raad van State heeft opgemerkt (zie advies 44.612/3, punt 4).

De heer Bart Laeremans c.s. dient amendement nr. 21 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt in artikel 15/5quinquies, § 1, 1° in ontwerp, het woord «contractueel» weg te laten. Het is de bedoeling zich te schikken naar Verordening (EG) nr. 1775/2005, zoals de Raad van State heeft opgemerkt (zie advies 44.612/3, punt 4).

Mevrouw Tinne Van der Straeten c.s. dient amendement nr. 17 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt artikel 15/5quinquies, § 2 in ontwerp, anders te formuleren, teneinde niet langer toe te staan dat voor de doorvoer van gas tariefmethodes worden gecombineerd, zoals wordt gepreciseerd in considerans 22 van Richtlijn 2003/55/EG van het Europees Parlement, en bovendien beklemtoond wordt in punt 7 van het advies van de Raad van State.

De heer Bart Laeremans c.s. dient amendement nr. 23 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt artikel 15/5quinquies, § 2 in ontwerp, anders te formuleren, teneinde niet langer toe te staan dat voor de doorvoer van gas tariefmethodes worden gecombineerd. Zulks blijkt duidelijk uit considerans 22 van Richtlijn 2003/55/EG van het Europees Parlement, uit punt 7 van het advies van de Raad van State en uit de Europese Verordening nr. 1775/2005.

Mevrouw Tinne Van der Straeten c.s. dient amendement nr. 18 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt artikel 15/5quinquies, § 3 in ontwerp, anders te formuleren, teneinde te preciseren dat de doorvoertarieven zullen worden bepaald volgens de «Cost+»-methode. Dit amendement wordt ingegeven door het feit dat het een EU-lidstaat niet toekomt een richtlijn te interpreteren (in dit geval de bijlage bij Richtlijn 91/296/EEG), noch aan te vullen.

De heer Bart Laeremans c.s. dient amendement nr. 24 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt artikel 15/5quinquies, § 3 in ontwerp, anders te formuleren, teneinde te preciseren dat de doorvoertarieven zullen worden bepaald volgens de «Cost+»-methode. Voor de verantwoording wordt verwezen naar de verantwoording van amendement nr. 23.

Mevrouw Tinne Van der Straeten c.s. dient amendement nr. 19 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt artikel 15/5quinquies, § 4 in ontwerp, anders te formuleren, aangezien amendement nr. 17 voorziet in de afschaffing van de marktconsultatie.

§ 1^{er}, 1°. Il s'agit de se mettre en conformité avec le règlement (CE) n° 1775/2005, comme l'a fait remarquer le Conseil d'État (point 4 de l'avis 44.612/3).

L'amendement n° 21 (DOC 52 1320/003) déposé par *M. Laeremans et consorts* vise à supprimer le terme «contractuellement» à l'article 15/5quinquies, § 1^{er}, 1°. Il s'agit de se mettre en conformité avec le règlement (CE) n° 1775/2005, comme l'a fait remarquer le Conseil d'État (point 4 de l'avis 44.612/3).

L'amendement n° 17 (DOC 52 1320/003) déposé par *Mme Tinne Van der Straeten et consorts* vise à reformuler l'article 15/5quinquies, § 2, afin de ne plus permettre le recours à une combinaison de méthodes tarifaires en matière de transit de gaz, comme précisé dans le considérant 22 de la directive 2003/55/CE du Parlement européen et mis en évidence au point 7 de l'avis du Conseil d'État.

L'amendement n° 23 (DOC 52 1320/003) déposé par *M. Laeremans et consorts* vise à reformuler l'article 15/5quinquies, § 2, afin de ne plus permettre le recours à une combinaison de méthodes tarifaires en matière de transit de gaz. Cela ressort clairement du considérant 22 de la directive 2003/55/CE du Parlement européen, du point 7 de l'avis du Conseil d'État et du règlement européen n° 1775/2005.

L'amendement n° 18 (DOC 52 1320/003) déposé par *Mme Tinne Van der Straeten et consorts* vise à reformuler l'article 15/5quinquies, § 3, pour préciser que les tarifs du transit seront fixés suivant la méthode «Cost+». Cet amendement est motivé par le fait qu'il n'appartient pas à un État membre de l'Union européenne d'interpréter une directive (en l'occurrence, l'annexe à la directive 91/296/CEE) ni de la compléter.

L'amendement n° 24 (DOC 52 1320/003) déposé par *M. Laeremans et consorts* vise à reformuler l'article 15/5quinquies, § 3, pour préciser que les tarifs du transit seront fixés suivant la méthode «Cost+». Pour la motivation, il est renvoyé à celle de l'amendement n° 23.

L'amendement n° 19 (DOC 52 1320/003) déposé par *Mme Tinne Van der Straeten et consorts* vise à reformuler l'article 15/5quinquies, § 4, compte tenu de la suppression de la consultation du marché prévue par l'amendement n° 17.

De heer Bart Laeremans c.s. dient amendement nr. 25 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt artikel 15/5quinquies, § 4 in ontwerp, anders te formuleren, aangezien amendement nr. 25 voorziet in de afschaffing van de marktconsultatie.

Voorzitter Bart Laeremans geeft kennis van een wetgevingstechnische verbetering: in § 2, eerste lid, van de Franse tekst moet het woord «discriminatoires» worden vervangen door de woorden «non discriminatoires», teneinde een en ander met de Nederlandse tekst in overeenstemming te brengen.

De commissie stemt in met die verbetering.

Art. 3

De heer Willem-Frederik Schiltz c.s. dient amendement nr. 11 (DOC 52 1320/002) in. Amendement nr. 11 wordt ingetrokken.

De heer Bruno Tobbacq dient amendement nr. 2 (DOC 52 1320/002) in, dat ertoe strekt de entiteiten die in aanmerking komen voor de uitzondering waarin de gasrichtlijn voor Distrigas NV voorziet, te omschrijven en in te perken. Het komt immers niet een EU-lidstaat toe een richtlijn of een verordening te interpreteren; dat is de exclusieve bevoegdheid van het Europese Hof van Justitie. De uitbreiding van die uitzondering zou overigens kwalijke financiële gevolgen hebben voor Fluxys – van wie de positie zou worden verzwakt –, terwijl ze de groep Suez-GDF in de kaart zou spelen. De heer Tobbacq voegt eraan toe dat het gehele artikel op grond van het arrest van het hof van beroep, dat voorziet in de opheffing van de beslissingen van de CREG, geen enkele bestaansreden meer heeft; het zou dus kunnen worden weggelaten. Onder verwijzing naar dat arrest geeft de spreker aan dat het hof van beroep klare taal heeft gesproken inzake de rechtsopvolger van Distrigas en Distrigas&Co. Het belangrijkste knelpunt blijft evenwel bestaan: door een aantal langdurige overeenkomsten van de prijzenregeling «Cost+» niet in aanmerking te nemen, werpt men een dominante speler op de Belgische markt een prachtig geschenk in de schoot. Het zal nog lang duren vooraleer er sprake is van daadwerkelijke mededinging; de Belgische gasmarkt zal, net als de consument (zowel in de privé- als in de overheidssector), jarenlang de kwalijke gevolgen ervan voelen.

De heer Tobbacq betreurt voorts dat de minister de meeste vragen zo beknopt heeft beantwoord.

L'amendement n° 25 (DOC 52 1320/003) déposé par M. Laeremans et consorts vise à reformuler l'article 15/5quinquies, § 4, compte tenu de la suppression de la consultation du marché prévue par l'amendement n° 23.

M. Bart Laeremans président, fait part d'une correction d'ordre légistique: au § 2, alinéa 1^{er}, de la version française, le mot «discriminatoires» doit être remplacé par «non discriminatoires» et ce, pour assurer la concordance avec le texte néerlandais.

La commission marque son accord sur cette correction.

Art. 3

L'amendement n° 11 (DOC 52 1320/002) déposé par M. Schiltz et consorts est retiré.

L'amendement n° 2 (DOC 52 1320/002) de M. Tobbacq vise à préciser et limiter les entités qui peuvent relever de l'exception prévue pour la SA Distrigaz par la directive relative au gaz. Il n'appartient pas à un État membre de l'Union européenne d'interpréter une directive ou un règlement, cette compétence relevant de la seule Cour de justice européenne. L'extension de cette exception aurait par ailleurs des conséquences financières négatives pour Fluxys dont la position serait affaiblie et serait avantageuse pour le groupe Suez-GDF. M. Tobbacq ajoute que l'arrêt rendu par la Cour d'appel, qui prévoit la suspension des décisions de la CREG, enlève toute motivation à l'ensemble de l'article qui pourrait être supprimé. Faisant référence à cet arrêt, l'intervenant met en évidence que la Cour d'appel s'est prononcée clairement sur la question du successeur en droit de Distrigaz et Distrigaz&Co. Le problème essentiel reste néanmoins présent: en excluant un certain nombre de contrats de longue durée du système de prix «Cost+», un cadeau énorme est fait à un acteur dominant du marché belge. La concurrence ne sera pas effective avant longtemps et le marché belge du gaz comme les consommateurs, qu'ils soient privés ou publics, en subiront les conséquences négatives pendant des années.

M. Tobbacq déplore par ailleurs la brièveté des réponses données par le ministre à la plupart des questions posées.

Mevrouw Tinne Van der Straeten c.s. dient amendement nr. 4 (DOC 52 1320/002) in, dat ertoe strekt dit artikel weg te laten. Ter verantwoording voert zij aan dat het een EU-lidstaat niet toekomt een richtlijn (in dit geval de bijlage bij Richtlijn 91/296/EEG) uit te leggen of aan te vullen.

Mevrouw Van der Straeten vraagt zich af welk belang de Belgische consument kan hebben bij het verankeren van de in het verleden gesloten doorvoerovereenkomsten. Tevens verwijst zij naar de punten 136 en 137 van het arrest van het hof van beroep, die betrekking hebben op het toepassingsveld van artikel 15/19 van de «gaswet». De spreker voegt eraan toe dat de shippers die het geding hebben ingeleid, nauw met GDF verbonden zijn: toeval of niet?

De heer Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) is het eens met het betoog van mevrouw Van der Straeten. Om elk misverstand weg te werken, verzoekt hij de minister de verschillen tussen de voorwaarden van de in het verleden gesloten overeenkomsten en de andere cijfermatig (al was het maar percentsgewijs) te schetsen. Op grond van punt 133 van het arrest van het hof van beroep wijst de spreker erop dat de markttoegang bijzonder willekeurig geregeld is, en dat de operator met verankerde overeenkomsten een voordeel geniet.

De minister antwoordt dat het wetsontwerp slechts op één overeenkomstsluitende partij betrekking heeft, en niet op de andere. Er is dus helemaal niets verankerd. Hij voegt eraan toe dat hij de uitlegging van de heer Tobback niet onderschrijft.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) vraagt naar het standpunt van de minister over de opmerkingen van de Raad van State inzake de toevoeging aan artikel 15/19 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen.

De minister geeft aan dat het advies van de Raad van State op dat punt niet werd gevolgd. De in het wetsontwerp opgenomen juridische en economische uitlegging is volkomen verdedigbaar, en ligt in de lijn van de uitlegging van het Hof van beroep (punten 136 en 137 van het arrest).

Mevrouw Tinne Van der Straeten c.s. dient amendement nr. 12 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt dit artikel te vervangen, tot omschrijving en inperking van de overeenkomsten en de partijen waarop artikel 15/19 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen van toepassing is. In de bijlage bij Richtlijn 91/296/EEG zijn de dochterondernemingen niet opgenomen, en

L'amendement n° 4 (DOC 52 1320/002) de Mme Van der Straeten et consorts vise à la suppression de l'article. Il est motivé par le fait qu'il n'appartient pas à un État membre de l'Union européenne d'interpréter une directive (en l'occurrence, l'annexe à la directive 91/296/CEE) ni de la compléter.

Mme Van der Straeten s'interroge sur l'intérêt qu'il peut y avoir, pour le consommateur belge, à bétonner les contrats de transit historiques. Elle se réfère aussi aux points 136 et 137 de l'arrêt de la Cour d'appel qui traitent du champ d'application de l'article 15/19 de loi «Gaz». L'intervenante ajoute que les shippers qui ont fait appel sont proches de GDF: est-ce le fruit du hasard?

M. Bruno Tobback (sp.a+VI.Pro) se joint à l'intervention de Mme Van der Straeten. Il souhaite en outre que le ministre donne un ordre de grandeur, ne serait qu'en pourcentage, sur les différences existant entre les conditions des contrats historiques et les autres afin de dissiper tout malentendu. S'appuyant sur le point 133 l'arrêt de la Cour d'appel, l'intervenant met en évidence l'arbitraire qui entoure l'accès au marché et l'avantage pour l'opérateur dont les contrats sont bétonnés.

Le ministre répond que le projet de loi ne se prononce que sur une partie aux contrats et pas sur l'autre et rien n'est donc bétonné. Il ajoute qu'il ne partage pas la lecture et les interprétations de M. Tobback.

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) souhaite connaître la position du ministre sur les remarques formulées par le Conseil d'État sur l'ajout apporté à l'article 15/19 de la loi du 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations.

Le ministre précise que sur ce point, l'avis du Conseil d'État n'a pas été suivi. L'interprétation juridique et économique retenue dans le projet de loi est parfaitement défendable et va dans la même direction que l'interprétation faite par la Cour d'appel aux points 136 et 137 de son arrêt.

L'amendement n° 12 (DOC 52 1320/003) de Mme Tinne Van der Straeten et consorts vise à remplacer l'article afin de préciser et limiter les contrats et les parties auxquels s'applique l'article 15/19 de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations. L'annexe à la directive 91/296/CEE ne fait pas mention des filiales et il n'appartient pas à un État membre de l'interpréter, dans le cas présent de

het komt een lidstaat niet toe die bijlage uit te leggen – in dit geval uit te breiden. Bovendien vraagt de Raad van State zich af of dit artikel in overeenstemming is met het Europees recht.

De heer Bart Laeremans c.s. dient amendement nr. 26 (DOC 52 1320/003) in, dat ertoe strekt dit artikel te vervangen, tot omschrijving en beperking van de overeenkomsten en de partijen waarop artikel 15/19 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen van toepassing is. Het gaat meer bepaald om de overeenkomsten voor de doorvoer van gas die vóór 1 juli 2004 werden gesloten tussen de NV Fluxys en de NV Distrigas, in hun hoedanigheid van vervoeronderneming. In de lijst van ondernemingen, die opgenomen is in de bijlage bij Richtlijn 91/296/EEG, komen de dochterondernemingen niet voor.

V. — STEMMINGEN

Artikel 1

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 2

Amendement nr. 1 (DOC 52 1320/002) van de heer Tobback wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 3 (DOC 52 1320/002) van mevrouw Van der Straeten c.s. wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 13 (DOC 52 1320/003) van de heer Tobback c.s. wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 14 (DOC 52 1320/003) van mevrouw Lalieux c.s. wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

De amendementen nrs. 15 tot 19 (DOC 52 1320/003) van mevrouw Van der Straeten c.s. worden verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De amendementen nrs. 20 tot 25 (DOC 52 1320/003) van de heer Laeremans c.s. worden verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

l'étendre. En outre, le Conseil d'État s'interroge sur la conformité de cet article avec le droit européen.

L'amendement n° 26 (DOC 52 1320/003) de M. Laeremans et consorts vise à remplacer l'article afin de préciser et limiter les contrats et les parties auxquels s'applique l'article 15/19 de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations. Sont concernés les contrats de transit de gaz conclus avant le 1^{er} juillet 2004 entre les sociétés anonymes Fluxys et Distrigaz en leur qualité d'entreprise de transport. L'annexe à la directive 91/296/CEE ne fait pas mention des filiales dans la liste des entreprises qu'elle reprend.

V. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article est adopté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 2

L'amendement n° 1 (DOC 52 1320/002) de M. Tobback est rejeté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 3 (DOC 52 1320/002) de Mme Van der Straeten et consorts est rejeté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 13 (DOC 52 1320/003) de M. Tobback et consorts est rejeté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 14 (DOC 52 1320/003) de Mme Lalieux et consorts est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Les amendements n°s 15 à 19 (DOC 52 1320/003) de Mme Van der Straeten et consorts sont rejetés par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Les amendements n°s 20 à 25 (DOC 52 1320/003) de M. Laeremans et consorts sont rejetés par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

*
* *

Het aldus geamendeerde artikel wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 3

Amendement nr. 2 (DOC 52 1320/002) van de heer Tobback wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 4 (DOC 52 1320/002) van mevrouw Van der Straeten c.s. wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 12 (DOC 52 1320/003) van mevrouw Van der Straeten c.s. wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 26 (DOC 52 1320/003) van de heer Laeremans c.s. wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Het ongewijzigde artikel wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

De toepassing van artikel 82, punt 1, van het Reglement van de Kamer wordt gevraagd.

*
* *

TOEPASSING VAN ART. 82, 1, RGT.

In toepassing van art. 82,1, van het Kamerreglement heeft de commissie een nota met legistieke opmerkingen van de juridische dienst van de Kamer besproken.

Tengevolge hiervan werden een aantal wetgevings-technische correcties aangebracht in de tekst van het wetsontwerp, met het akkoord van de minister van Klimaat en Energie.

Deze laatste kan echter niet zijn instemming betuigen met 2 van hoger genoemde opmerkingen bij artikel 2:

«11. In het voorgestelde artikel, § 2, derde lid, wordt bepaald: «Het positief verschil tussen de inkomsten ... wordt toegekend ... aan de tarieven voor het gebruik van

L'article 2, ainsi amendé, est adopté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

Art. 3

L'amendement n° 2 (DOC 52 1320/002) de M. Tobback est rejeté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 4 (DOC 52 1320/002) de Mme Van der Straeten et consorts est rejeté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 12 (DOC 52 1320/003) de Mme Van der Straeten et consorts est rejeté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 26 (DOC 52 1320/003) de M. Laeremans et consorts est rejeté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

*
* *

L'article 3 non modifié est adopté par 9 voix contre 4 et 1 abstention.

*
* *

L'application de l'article 82, 1., du Règlement de la Chambre est demandée.

*
* *

APPLICATION DE L'ARTICLE 82, 1, DU RÈGLEMENT

En application de l'article 82, 1, du Règlement de la Chambre, la commission a examiné une note d'observations légistiques établie par le Service juridique de la Chambre.

À la suite de cet examen, plusieurs corrections d'ordre légistique ont été apportées au texte du projet de loi avec l'accord du ministre du Climat et de l'Énergie.

Deux de ces observations concernant l'article 2 n'ont toutefois pas reçu son aval:

«11. Le paragraphe 2, alinéa 3, du même article proposé dispose que: «L'écart positif entre les revenus ... est alloué...aux tarifs pour l'utilisation du réseau de

het vervoersnetwerk» / «*L'écart positif entre les revenus ... est alloué...aux tarifs pour l'utilisation du réseau de transport*».

Deze zin is naar de mening van de Juridische Dienst onverstaanbaar. Allicht kan een duidelijker formulering worden voorgesteld door diegenen die er de precieze draagwijdte van kennen. Dit is trouwens wat de Raad van State ook suggereert in zijn advies 44.612/3 (DOC 52 1320/001, blz. 17, nr. 10).

Dezelfde opmerking geldt eveneens voor het zinsdeel «wordt dit bedrag toegewezen aan de tarieven» / «*ce montant est alloué aux tarifs*» dat voorkomt in het tweede punt (dat b) wordt) van de opsomming.

14. In § 2, derde lid, tweede punt (dat b) wordt) is de betekenis van de woorden «in het tegenovergestelde geval» / «*dans le cas contraire*» ook moeilijk te achterhalen. De formulering zou explicieter moeten zijn.»

De heer Tobback (sp.a + VI.Pro) benadrukt dat twee juridische adviezen, één van het hof van beroep en één van de diensten van de Kamer, onafhankelijk van elkaar benadrukken dat het wetsontwerp onbegrijpelijk is. Het lijkt hem toch wenselijk dat deze commissie als wetgever het kader verduidelijkt waarbinnen de Regering een koninklijk besluit mag uitvaardigen.

De minister herhaalt dat de tekst van art., § 2, derde lid duidelijk en ondubbelzinnig is: het eventuele positieve verschil tussen de inkomsten op basis van enerzijds de marktbenadering en anderzijds de «*cost plus*»- benadering wordt toegewezen, via een besluit, vastgesteld na overleg in de ministerraad en na advies van de Creg, aan de opgesomde punten.

De heer Tobback (sp.a + VI.Pro) gaat vervolgens in op de tweede opmerking, deze handelt over de betekenis van het tweede streepje in art. 2, § 2, derde lid: welke is de betekenis van de woorden «in het tegengestelde geval»? Deze zinsnede lijkt hem ook volledig onbegrijpelijk.

De minister antwoordt dat deze woorden kunnen worden vervangen door «*zoiet*» («*sinon*» in het Frans). Hij verwijst naar zijn toelichting bij de vorige opmerking: indien het genaamde positieve verschil niet wordt toegewezen aan de in het tweede punt genoemde reserve, gaat men terug naar de tarieven voor het gebruik van het vervoersnet, vermeld in het eerste streepje (dat punt «a») wordt).

transport» / «*Het positief verschil tussen de inkomsten ... wordt toegekend ... aan de tarieven voor het gebruik van het vervoersnetwerk*».

Le Service juridique estime que cette phrase est incompréhensible et que ceux qui en connaissent la portée précise peuvent certainement la formuler plus clairement. C'est d'ailleurs aussi ce que suggère le Conseil d'État dans son avis 44.612/3 (DOC 52 1320/001, p. 17, n° 10).

La même observation vaut pour le membre de phrase «ce montant est alloué aux tarifs» / «*wordt dit bedrag toegewezen aan de tarieven*», qui apparaît au deuxième point (qui devient b) de l'énumération.

«14. Dans le deuxième point (qui devient b)) du paragraphe 2, alinéa 3, la signification des mots «dans le cas contraire» / «*in het tegenovergestelde geval*» est également difficile à cerner. La formulation devrait être plus explicite.»

M. Tobback (sp.a + VI. Pro) met l'accent sur le fait que deux avis juridiques, l'un provenant de la Cour d'appel et l'autre des services de la Chambre, soulignent, indépendamment l'un de l'autre, que le projet de loi est incompréhensible. Il lui semble tout de même souhaitable que cette commission, en tant que législateur, clarifie le cadre dans lequel le gouvernement pourra promulguer un arrêté royal.

Le ministre répète que le texte de l'article, § 2, alinéa 3, est clair et sans équivoque: l'éventuel écart positif entre les revenus résultant, d'une part, de l'approche s'appuyant sur le marché et, d'autre part, de l'approche «*cost plus*», est alloué aux points énumérés, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres et après avoir recueilli l'avis de la CREG.

M. Tobback (sp.a + VI. Pro) aborde ensuite la seconde observation, qui porte sur la signification du second tiret de l'article 2, § 2, alinéa 3: quelle est la signification des mots «dans le cas contraire»? Ce membre de phrase lui semble également totalement incompréhensible.

Le ministre répond que ces mots peuvent être remplacés par «*sinon*». Il renvoie à son explication concernant l'observation précédente: si l'écart positif précité n'est pas alloué à la réserve citée au deuxième point, il est alors alloué aux tarifs pour l'utilisation du réseau de transport, mentionnés au premier tiret (qui devient le point «a»).

Op vraag van de voorzitter, de heer Tobback, en mevrouw Van der Straeten, verduidelijkt de minister nog dat CREG hier als regulator zijn rol zal kunnen spelen. De drie punten in art. 2, § 2, derde lid, zijn drie alternatieven die elkaar niet uitsluiten, volgens een bepaalde logica, die de CREG zal begrijpen.

M.a.w., indien er sprake is van een positief verschil in de inkomsten uit de 2 benaderingen, dan kan de CREG beslissen dat een bepaald gedeelte aan het eerste punt (tarieven vervoersnet) wordt toegewezen, een ander gedeelte aan het tweede punt (reserve voor te realiseren installatie) en dat het saldo wordt toegewezen aan het personeel. De punten in de opsomming sluiten elkaar dus niet uit.

*
* *

Het gehele, aldus gewijzigde en verbeterde wetsontwerp, wordt vervolgens aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding

De rapporteur,

Katrien PARTYKA

De voorzitter,

Bart LAEREMANS

À la demande du président, de M. Tobback et de Mme Van der Straeten, le ministre explique encore que la CREG pourra, en l'occurrence, jouer son rôle de régulateur. Les trois points figurant à l'article 2, § 2, alinéa 3, sont trois alternatives qui ne s'excluent pas mutuellement, selon une certaine logique que la CREG comprendra.

Autrement dit, s'il y a un écart positif entre les revenus résultant des deux approches, la CREG peut décider qu'une certaine partie sera allouée au premier point (les tarifs relatifs au réseau de transport), qu'une autre partie sera allouée au second point (la réserve destinée aux installations à réaliser) et que le solde sera alloué au personnel. Les différents points de l'énumération ne s'excluent donc pas mutuellement.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié et corrigé, est ensuite adopté par 10 voix contre 4 et une abstention.

Le rapporteur,

Katrien PARTYKA

Le président,

Bart LAEREMANS

BIJLAGE:**Hoorzittingen over de tarieven van
gastoevoer****(10 juni 2008)****INHOUD**

I.	Uiteenzettingen	38
a)	Uiteenzetting van de afgevaardigden van de CREG	38
b)	Uiteenzetting van de afgevaardigden van FLUXYS	47
c)	Uiteenzetting van de afgevaardigden van DISTRIGAS	52
II.	Gedachtewisseling	61

ANNEXE:**Auditions consacrées aux tarifs
de transit du gaz****(10 juin 2008)****SOMMAIRE**

I.	Exposés	38
a)	Exposé des représentants de la CREG	38
b)	Exposé des représentants de FLUXYS	47
c)	Exposé des représentants de DISTRIGAZ	52
II.	Échange de vues	61

I.— UITEENZETTINGEN**a) Uiteenzetting van de afgevaardigden van de CREG**

Verlaging van tarieven voor binnenlands vervoer en doorvoer van aardgas in het algemeen belang

Hoorzitting Federaal Parlement – Commissie Bedrijfsleven 10-06-2008

François Possemiers – Voorzitter van het Directiecomité

Guido Camps – Directeur Controle Prijzen en Rekeningen

Tom Maes – Eerstaanwezende Adviseur

AGENDA

- Drie beslissingstrajecten
- Juridisch kader
 - Regelgevende basisprincipes
 - ‘*Sanctity of contracts*’ (kern van de discussie)
 - Schorsing door Ministerraad
- Economisch kader
 - Rentabiliteit
 - Investeringscapaciteit
 - Gevolgen van lage(re) doorvoertarieven
- Bijlagen
 - Volledige chronologie
 - Referenties Europese regelgeving
 - Referenties Belgische regelgeving

DRIE BESLISSINGSTRAJECTEN

- Tariefvoorstellen Fluxys en beslissingen CREG betreffende

1. Doorvoer van aardgas met bestaande installaties (CREG kan tarieven opleggen)

2. Doorvoer van aardgas met nieuwe installaties (VTNbis en Noord-Zuid investeringen) (CREG kan geen tarieven opleggen)

3. Binnenlandse overbrenging en opslag van aardgas (CREG kan tarieven opleggen)

I.— EXPOSÉS**a) Exposé des délégués du CREG**

Diminution des tarifs de transport intérieur et de transit de gaz naturel dans l'intérêt général

Séance d'audition du Parlement fédéral – Commission Economie 10-06-2008

François Possemiers – Président du Comité de direction

Guido Camps – Directeur du Contrôle des Prix et des Comptes

Tom Maes – Conseiller Principal

ORDRE DU JOUR

- Trois trajets décisionnels
- Cadre juridique
 - Principes de base réglementaires
 - ‘*Sanctity of contracts*’ (base de la discussion)
 - Suspension par le Conseil des ministres
- Cadre économique
 - Rentabilité
 - Capacité d'investissement
 - Conséquences des tarifs de transit (plus) bas
- Annexes
 - Chronologie complète
 - Références réglementation européenne
 - Références réglementation belge

TROIS TRAJETS DÉCISIONNELS

- Propositions tarifaires de Fluxys et décisions de la CREG relatives à:

1. Transit de gaz naturel par le biais d'installations existantes (la CREG peut imposer des tarifs)

2. Transit de gaz naturel par le biais de nouvelles installations (projets RTRbis et Nord-Sud) (la CREG ne peut pas imposer des tarifs)

3. Transport intérieur (acheminement) et stockage de gaz naturel (la CREG peut imposer des tarifs)

REGELGEVENDE BASISPRINCIPES

• Inhoudelijk

– Gereguleerde tarieven, geen door de partijen contractueel bepaalde tarieven (art. 3, § 1 Aardgasverordening)

– Gereguleerde tarieven dekken de werkelijke kosten en een billijke winstmarge (art. 3, § 1 Aardgasverordening; de interpretatieve nota; overweging 16, Tweede Aardgasrichtlijn; art. 15/5 en 15/5 bis Gaswet)

– Gereguleerde tarieven, kostengeoriënteerd en niet-discriminerend, worden vóór hun inwerkingtreding door de nationale regulator (CREG) goedgekeurd (art. 18 en 25 § 2 Tweede Aardgasrichtlijn; zie ook Gaswet en het KB meerjarentarieven)

• Procedureel (Hoofdstuk V, KB meerjarentarieven)

– Fluxys is enige beheerder aardgasvervoersnet in België (wettelijk monopolie)

– Netbeheerder heeft initiatiefrecht en dient tariefvoorstel in

– CREG onderzoekt tariefvoorstel (conformiteit wettelijk kader, redelijkheid kosten, benchmark billijke winstmarge, etc.) en beslist

– Bij afwijzing wordt netbeheerder gehoord en doet hij aangepast tariefvoorstel

– Bij tweede afwijzing draagt wetgever CREG op voorlopige tarieven te bepalen (enkel mogelijk voor bestaande installaties) (art. 17 KB meerjarentarieven)

SANCTITY OF CONTRACTS

• Uitzondering op gereguleerde, kostengeoriënteerde en niet-discriminerende tarieven voor bepaalde doorvoercontracten (art. 32 § 1 Tweede Aardgasrichtlijn en art. 15/19 Gaswet)

• Voorwaarden

– Afgesloten voor 1 juli 2004

– Overeenkomstig art. 3, lid 1 van de Doorvoerrichtlijn

– Tussen entiteiten die in de Lidstaten verantwoordelijk zijn voor de grote netwerken of voor de in- en uitvoer van aardgas (limitatieve lijst in bijlage bij Doorvoerrichtlijn; voor België «SA Distrigaz»)

– Voorwerp van contract moet bestaan uit grensoverschrijdend aardgasvervoer

PRINCIPES DE BASE RÉGULATOIRES

• Sur le plan du contenu

– Tarifs régulés, pas de tarifs fixés contractuellement par les parties (art. 3, § 1^{er} Règlement gaz naturel)

– Les tarifs régulés couvrent les coûts réels et une marge bénéficiaire équitable (art. 3, § 1^{er} Règlement gaz naturel; la note interprétative; considérant 16, Deuxième Directive gaz; art. 15/5 et 15/5bis Loi gaz)

– Tarifs régulés orientés en fonction des coûts et non discriminatoires, sont approuvés avant leur entrée en vigueur par le régulateur national (CREG) (art. 18 et 25 § 2 Deuxième Directive gaz; voir également Loi gaz et AR tarifs pluriannuels)

• Sur le plan de la procédure (Chapitre V, AR tarifs pluriannuels)

– Fluxys est l'unique gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel en Belgique (monopole légal)

– Le gestionnaire du réseau possède le droit d'initiative et introduit la proposition tarifaire

– La CREG examine la proposition tarifaire (conformité au cadre légal, caractère raisonnable des coûts, benchmark marge bénéficiaire équitable, etc.) et décide

– En cas de rejet, le gestionnaire est entendu et rédige une proposition tarifaire adaptée

– En cas de deuxième rejet, le législateur charge la CREG de fixer des tarifs provisoires (possible uniquement pour les installations existantes) (art. 17 AR tarifs pluriannuels)

SANCTITY OF CONTRACTS

Exception aux tarifs régulés, orientés en fonction des coûts et non discriminatoires pour certains contrats de transit (art. 32 § 1^{er} Deuxième Directive gaz et art. 15/19 Loi gaz)

• Conditions

– Conclues avant le 1 juillet 2004

– Conformément à l'art. 3, alinéa 1^{er}, de la Directive sur le transit

– Entre entités responsables, au sein des États membres, des grands réseaux ou pour les importations et exportations de gaz naturel (liste limitative en annexe de la Directive sur le transit; pour la Belgique: «SA Distrigaz»)

– L'objet du contrat doit consister en un transport de gaz naturel transfrontalier

- 4 van de 36 onderzochte contracten voldoen
 - Distrigaz NV en Wingas, 27/11/1996, Zeebrugge-Eynatten
 - Distrigaz NV en Ruhrgas, 13/12/1996, Zeebrugge-Eynatten
 - Distrigaz NV en Gaz de France, 30/06/1998, Zeebrugge-Blaregnies
 - Distrigaz NV en Gaz de France, 27/04/1967, Poppel-Blaregnies

SCHORSING DOOR MINISTERRAAD

Art. 15/23 Gaswet

Enkel mogelijk voor beslissingen i.t.v. art. 15/5, § 2 Gaswet

- Mogelijke schorsingsgronden
 - Schenden van de wet
 - Schaden van het algemeen belang
 - Strijdig achten met de krachtlijnen van 's lands energiebeleid, incl. de regeringsdoelstellingen inzake energiebevoorrading van het land
- Motieven hoogdringendheid KB 27/05/08 (uitwerking 23/05/08!)
 - Noodzaak van voorzienbaar en stabiel tariefmechanisme op lange termijn, toepasselijk op gehele Belgische markt, i.f.v. de afgelegde afstand
 - <> Voorlopige tarieven, louter voor bestaande installaties zodat toekomstige investeringen leiden tot belangrijke en permanente tariefschommelingen
 - Neutraliseren van bestaande doorvoercontracten <> stabiliteit van de markt en <> uitbreiding van de investeringen
 - <> Intentie regering om tariefkader te vervolledigen

SCHORSING BEËINDIGD

Beslissing CREG (B)080606-CDC-656G/09

- Voorlopige doorvoertarieven
 - Moesten worden opgelegd want tariefvoorstellen voldeden niet aan '*sanctity of contracts*'
 - Vormen een stabiel en voorzienbaar tariefmechanisme dat steeds een niet-discriminerende en transparante toegang tot het netwerk garandeert

- 4 des 36 contrats examinés sont conformes
 - Distrigaz SA et Wingas, 27/11/1996, Zeebrugge-Eynatten
 - Distrigaz SA et Ruhrgas, 13/12/1996, Zeebrugge-Eynatten
 - Distrigaz SA et Gaz de France, 30/06/1998, Zeebrugge-Blaregnies
 - Distrigaz SA et Gaz de France, 27/04/1967, Poppel-Blaregnies

SUSPENSION PAR LE CONSEIL DES MINISTRES

(Art. 15/23 Loi gaz)

- Possible uniquement pour les décisions prises en application de l'art. 15/5, § 2 de la Loi gaz
- Eventuels motifs de suspension
 - Infraction à la loi
 - Atteinte à l'intérêt public
 - Jugé contraire aux lignes de force de la politique énergétique nationale, y compris aux objectifs gouvernementaux en matière d'approvisionnement en énergie du pays
- Motifs d'urgence AR 27/05/08 (effet 23/05/08!)
 - Nécessité d'un mécanisme tarifaire prévisible et stable à long terme, applicable à l'ensemble du marché belge, en fonction de la distance parcourue
 - <> Tarifs provisoires, applicables uniquement aux installations existantes, de sorte que les futurs investissements donnent lieu à des variations tarifaires importantes et permanentes
 - Neutralisation de contrats de transit existants <> stabilité du marché et <> extension des investissements
 - <> Intention du gouvernement de compléter le cadre tarifaire

FIN DE LA SUSPENSION

Décision CREG (B)080606-CDC-656G/09

- Tarifs de transit provisoires
 - Devaient être imposés car les propositions tarifaires ne satisfaisaient pas au '*sanctity of contracts*'
 - Constituent un mécanisme tarifaire stable et prévisible garantissant en permanence un accès non discriminatoire et transparent au réseau

- Neutraliseren de bestaande doorvoercontracten geenszins, maar passen enkel de prijs aan
- Betreffen louter de bestaande installaties, want tariefvoorstel van Fluxys ook zo opgevat

- Gelden voor de volledige regulatoire periode van 4 jaar, tenzij

- akkoord tussen CREG en netbeheerder

- uitputting van bezwaren van netbeheerder of CREG op een andere manier

- toepassing van wettelijke mogelijkheden

- geactualiseerd tariefvoorstel

- (art. 15/5^{quater}, § 5 Gaswet)

- revisie totaal inkomen

- (art. 15/5^{nonies} Gaswet)

- Lagere doorvoertarieven zijn beste garantie qua bevoorradingszekerheid, gezien de beperkte opslagmogelijkheden van aardgas in België

- Beslissingen CREG genomen in strikte overeenstemming met geldende wettelijke en reglementaire kader (met bindende termijnen)

- CREG kan hiervan niet afwijken op basis van intenties van de Regering (openbare orde!)

ECONOMISCH KADER

Rentabiliteit

- Wettelijke dekking tijdens regulatoire periode door tarieven van (art. 15/5^{quater}, § 3 Gaswet):

- Beheersbare kosten die evolueren o.b.v. een objectieve indexeringsformule

- Niet-beheersbare kosten die evolueren i.f.v. de overeenstemmende kosten van netbeheerder

- Afschrijvingen die evolueren afhankelijk van het investeringsplan

- Winstmarge die evolueert afhankelijk van het gereguleerd actief en het rendementspercentage

- Intrestlasten evolueren i.f.v. de evolutie van de rentetarieven

- Reglementair gegarandeerde billijke winstmarge o.b.v. (art. 4 tot 8 KB meerjarentarieven):

- Gerevalueerd gereguleerd actief (economische reconstructiewaarde)

- Rendementspercentage o.b.v. rendement Belgische overheidsobligaties verhoogd met gewogen marktrisicopremie of kredietrisicopremie

- Ne neutralisent nullement les contrats de transit existants mais adaptent uniquement le prix

- Concernent purement les installations existantes, parce que la proposition tarifaire de Fluxys va dans le même sens

- Valent pour l'ensemble de la période régulatoire de 4 ans, sauf si:

- Accord entre la CREG et le gestionnaire du réseau

- Épuisement des griefs du gestionnaire du réseau ou de la CREG d'une autre manière

- Application des possibilités légales

- proposition tarifaire actualisée

- (art. 15/5^{quater}, § 5 Loi gaz)

- révision du revenu total

- (art. 15/5^{nonies} Loi gaz)

- Des tarifs de transit moins élevés constituent la meilleure garantie en matière de sécurité d'approvisionnement, vu les possibilités de stockage limitées de gaz naturel en Belgique

- Les décisions de la CREG sont prises en stricte conformité avec le cadre réglementaire et légal en vigueur (avec délais contraignants)

- La CREG ne peut y déroger sur base des intentions du Gouvernement (ordre public!)

CADRE ÉCONOMIQUE

Rentabilité

- Couverture légale durant la période régulatoire pour les tarifs des (art 15/5^{quater}, § 3, de la loi gaz)

- Coûts gérables qui évoluent sur base d'une formule d'indexation objective

- Coûts non gérables qui évoluent en fonction des coûts correspondants du gestionnaire du réseau

- Amortissements qui évoluent en fonction du plan d'investissement

- Marge bénéficiaire qui évolue en fonction de l'actif régulé et du pourcentage de rendement

- Charges d'intérêt qui évoluent en fonction de l'évolution des taux d'intérêt

- Marge bénéficiaire équitable garantie réglementairement sur base de (art. 4 à 8 AR tarifs pluriannuels)

- Actif régulé réévalué (valeur de reconstruction économique)

- Pourcentage de rendement sur base du rendement des obligations d'État majoré de la prime de risque pondérée ou de la prime de risque de crédit

– Vergelijking werkelijke financiële structuur met optimale verhouding eigen vermogen / gereguleerd actief

- Operationele kosten toegewezen aan doorvoer, overbrenging en opslag in verhouding tot hun respectievelijke bijdrage tot de gehele omzet (art. 26 KB meerjarentarieven)

- De CREG stimuleert nieuwe investeringen Fluxys (VTNbis en Noord-Zuid)

– Principieel akkoord van de CREG op 20/05/08 voor hogere billijke winstmarge (rendement op eigen vermogen, voor belastingen: 9% tot 12,3% op eigen vermogen bij financieringsstructuur conform KB)

– Opname in aangepast tariefvoorstel Fluxys, laat de CREG toe in bestaande doorvoertarieven te integreren

– => Steeds een uniek gemiddeld eenheidstarief voor zowel de bestaande als de nieuwe installaties

ECONOMISCH KADER INVESTERINGSCAPACITEIT

- Omvangrijke kosten overname Distrigas&Co (oorspronkelijk € 1,2 miljard) vermeden

– Risico voor Belgische consument ingeval van niet honoreren '*non-sanctity*' contracten afgewend

– Middelen beschikbaar voor investeringen in ingangscapaciteit Belgisch aardgasnetwerk

- Billijke winstmarge en afschrijvingen, beide als garanties voor (art. 15/5bis, § 2, b) Gaswet):

– Optimale werking

– Noodzakelijke toekomstige investeringen en leefbaarheid

– Gunstig perspectief betreffende de toegang tot kapitaalmarkten op lange termijn (na Europese benchmark)

- Balans en resultaten staan garant voor toekomstige investeringen

– Eigen vermogen € 1,15 miljard t.o.v. € 0,28 miljard schulden (per 31/12/07)

– Winst + afschrijvingen tariefvoorstel 2008-2011 (overbrenging + opslag): € 515 miljoen

– Totaal geplande investeringen tariefvoorstel 2008-2011 (overbrenging + opslag): € 598 miljoen

– Comparaison de la structure financière réelle et de la proportion optimale fonds propres / actif régulé

- Coûts opérationnels attribués au transit, à l'acheminement et au stockage par rapport à leur contribution respective à l'ensemble du chiffre d'affaires (art. 26 AR tarifs pluriannuels)

- La CREG stimule de nouveaux investissements Fluxys (RTRbis et Nord-Sud)

– Accord de principe de la CREG le 20/05/2008 pour une marge bénéficiaire plus élevée (rendement sur fonds propres, avant impôts: 9% à 12,3% sur fonds propres en cas de structure de financement conforme à l'AR)

– Reprise dans la proposition tarifaire adaptée de Fluxys, permet à la CREG de les intégrer dans des tarifs de transport existants

– => Toujours un tarif unitaire unique, tant pour les installations existantes que pour les nouvelles installations

CADRE ÉCONOMIQUE CAPACITÉ D'INVESTISSEMENT

- Coûts de reprise importants de Distrigaz&Co (initialement € 1,2 milliard) évités

– Eloignement du risque pour le consommateur belge en cas de non respect des contrats '*non-sanctity*'

– Moyens disponibles pour des investissements en capacité d'entrée sur le réseau de gaz naturel belge

- Marge bénéficiaire équitable et amortissements, tous deux garantis de (art. 15/5bis, § 2, b) Loi gaz):

– Fonctionnement optimal

– Investissements futurs nécessaires et viabilité

– Perspective favorable en matière d'accès aux marchés de capitaux à long terme (après benchmark européen)

- Le bilan et les résultats garantissent les investissements futurs

– Fonds propres: € 1,15 milliards par rapport à € 0,28 milliards de dettes (au 31/12/07)

– Bénéfices + amortissements proposition tarifaire 2008-2011 (acheminement + stockage): € 515 millions

– Total des investissements prévus dans la proposition tarifaire 2008-2011 (acheminement + stockage): € 598 millions

- Huidige financieringsstructuur (76% eigen vermogen op totaal vermogen) veraf van optimale financieringsstructuur KB meerjarentarieven

ECONOMISCH KADER

Gevolgen van lage(re) doorvoertarieven

- Monopolierente verdwijnt zodat alle ondernemingen en consumenten een juiste(re) prijs betalen: dit komt de economische activiteit ten goede
- Shippers (gashandelaars) zullen aangetrokken worden tot België waardoor er meer gas in de Belgische pijpleidingen komt; gezien alle doorvoerleidingen kunnen worden aangewend voor binnenlands vervoer
 - verhogen de arbitragemogelijkheden voor de shipper
 - verhoogt de bevoorradingszekerheid van ons land
- Signaal dat in België het juridisch kader wordt gerespecteerd en gevolg wordt gegeven aan economische wetmatigheden
- Fluxys wordt een bloeiende onderneming met massaal veel investeringsprojecten

BIJLAGEN

VOLLEDIGE CHRONOLOGIE

- 29/06/07: Fluxys dient tariefvoorstellen in bij CREG (overbrenging, opslag en bestaande doorvoerinstallaties)
- 25/10/07: CREG wijst tariefvoorstellen af en geeft aan te passen punten aan
- 15/11/07: CREG hoort Fluxys
- 26/11/07: Fluxys dient aangepaste tariefvoorstellen in bij CREG (overbrenging, opslag en bestaande doorvoerinstallaties)
- 19/12/07: CREG wijst aangepaste tariefvoorstellen af, bepaalt voorlopige tarieven voor overbrenging en opslag. CREG beveelt Fluxys de nodige elementen aan te leveren ter bepaling van transitstarieven
- 26/12/07: Fluxys dient aanvraag tot afwijking in bij CREG m.b.t. nieuw investeringsproject VTN-bis

- Structure de financement actuelle (76% fonds propres sur fonds totaux) loin de la structure de financement de l'AR tarif pluriannuels

CADRE ÉCONOMIQUE

Conséquences des tarifs de transit (plus) bas

- Rente de monopole disparaît pour que toutes les entreprises et les consommateurs payent un prix (plus) juste: ceci profite à l'activité économique
- Shippers (négociants en gaz) seront attirés en Belgique; il y aura, de ce fait, davantage de gaz dans les conduites belges, vu que toutes les conduites de transit peuvent être affectées au transport intérieur
 - Augmentation des possibilités d'arbitrage pour le shipper
 - Améliore la sécurité de l'approvisionnement de notre pays
- Signe que le cadre juridique est respecté en Belgique et que l'on se conforme aux lois économiques
- Fluxys devient une entreprise florissante dotée d'un nombre massif de projets d'investissements

ANNEXES

CHRONOLOGIE COMPLÈTE

- 29/06/07: Fluxys introduit les propositions tarifaires auprès de la CREG (acheminement, stockage et installations de transit existantes)
- 25/10/07: la CREG rejette les propositions tarifaires et indique les points à adapter
- 15/11/07: la CREG entend Fluxys
- 26/11/07: Fluxys introduit des propositions tarifaires remaniées auprès de la CREG (acheminement, stockage et installations de transit existantes)
- 19/12/07: la CREG rejette les propositions tarifaires adaptées, fixe des tarifs provisoires pour l'acheminement et le stockage. La CREG impose à Fluxys de fournir les éléments nécessaires en vue de déterminer les tarifs de transit.
- 26/12/07: Fluxys introduit une demande de dérogation auprès de la CREG en ce qui concerne le nouveau projet d'investissement RTR-bis

21/03/08: Fluxys dient nieuwe tariefvoorstellen in bij CREG (overbrenging, opslag, bestaande én nieuwe doorvoerinstallaties (VTN-bis en Noord-Zuid))

15/05/08: CREG keurt voorlopige doorvoertarieven goed

20/05/08: CREG keurt hogere billijke winstmarge voor nieuwe doorvoerinstallaties principieel goed

23/05/08: Ministerraad schorst beslissing CREG 15/05/08 met KB 27/05/08

06/06/08: CREG beëindigt schorsing doorvoertarieven. CREG verlaagt de tarieven voor overbrenging en opslag

CREG STEEDS BEREID TOT OVERLEG

Volgende engagementen werden door de aandeelhouders van Fluxys en Distrigas genomen tijdens een ontmoeting tussen het directiecomité van de CREG en de vertegenwoordigers van de aandeelhouders:

26/09/07: Ontmoeting aandeelhouders van Fluxys en directiecomité van de CREG

- er zou een document van de EU Commissie voorgelegd worden waaruit zou blijken dat de EU Commissie geen bezwaren maakt over de toepassing van de *sanctity of contracts*

- er zou een akkoord met de shippers afgesloten worden waarbij de shippers de '*sanctity of contracts*' zouden erkennen voor de bestaande contracten

- er zou een vrijwaringsclausule gegeven worden door de verkopende partij aan Fluxys voor het geval de '*sanctity of contracts*' op succesvolle wijze door een derde bij de rechtbank zou sneuvelen

05/02/08: Ontmoeting directeurs Fluxys en directeurs CREG

- Fluxys handhaaft, niettegenstaande tariefbeslissing van 19/12/07, de werkhypothese van '*sanctity of contracts*', en niettegenstaande deze werkhypothese ook tijdens andere werkvergaderingen door de CREG was weerlegd zolang het regelgevend kader hetzelfde bleef

- Eerdere engagementen (26/09/07) zijn nog steeds niet vervuld

- => Fluxys lijkt bereid € 900 miljoen te betalen voor contracten waarvan toekomstige inkomsten door discussie over '*sanctity of contracts*' hoogst onzeker is

21/03/08: Fluxys introduceert de nieuwe tariefproposities bij de CREG (vervoer, opslag, bestaande en nieuwe doorvoerinstallaties (RTR-bis en Nord-Sud))

15/05/08: la CREG approuve les tarifs de transit provisoires

20/05/08: la CREG approuve le principe d'une marge bénéficiaire équitable plus élevée pour les nouvelles installations de transit

23/05/08: le Conseil des ministres suspend la décision de la CREG du 15/05/08 par AR du 27/05/08

06/06/08: la CREG met fin à la suspension des tarifs de transit. La CREG réduit les tarifs pour l'acheminement et le stockage

LA CREG EST TOUJOURS PRÊTE À LA CONCERTATION

Les engagements suivants ont été pris par les actionnaires de Fluxys et de Distrigaz lors d'une rencontre entre le comité de direction de la CREG et les représentants des actionnaires:

26/09/07: Rencontre entre les actionnaires de Fluxys et le comité de direction de la CREG

- Un document de la Commission UE devrait être soumis, qui révélerait que la Commission UE n'émet pas de réserves quant à l'application du *sanctity of contracts*

- Un accord devrait être conclu avec les shippers, par lequel les shippers reconnaîtraient le '*sanctity of contracts*' pour les contrats existants

- Une clause de garantie devrait être donnée par la partie vendeuse à Fluxys pour le cas où un tiers parviendrait à supprimer le '*sanctity of contracts*' via un tribunal

05/02/08: Rencontre directeurs Fluxys et directeurs CREG

- Fluxys maintient l'hypothèse de travail du '*sanctity of contracts*' en dépit de la décision tarifaire du 19/12/2007 et en dépit du fait que cette hypothèse de travail a été réfutée par la CREG au cours d'autres réunions de travail tant que le cadre réglementaire demeurerait inchangé

- Les engagements précédents (26/09/07) ne sont toujours pas remplis

- => Fluxys semble prête à payer € 900 millions pour des contrats dont les futurs revenus demeurent très incertains en raison de la discussion relative au '*sanctity of contracts*'

REFERENTIES EUROPESE REGELGEVING

«**Doorvoerrichtlijn**»: Richtlijn 91/296/EEG van de Raad van 31 mei 1991 betreffende de doorvoer van aardgas via de hoofdnetten (PB. L., nr. 147 van 12 juni 1991)

«**Eerste Aardgasrichtlijn**»: Richtlijn 98/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor aardgas (PB. L., nr. 204 van 21 juli 1998)

«**Tweede Aardgasrichtlijn**»: Richtlijn 2003/55/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2003 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor aardgas en houdende intrekking van Richtlijn 98/30/EG (PB. L., nr. 176 van 15 juli 2003)

«**Aardgasverordening**»: Verordening (EG) nr. 1775/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 28 september 2005 betreffende de voorwaarden voor de toegang tot aardgastransmissienetten (PB. L., nr. 289 van 3 november 2005)

«**Interpretatieve nota**»: *Commission Staff Working Document SEC(2007) 535 of 20 April 2007 on tariffs for access to the natural gas transmission networks regulated under Article 3 of Regulation 1775/2005*

REFERENTIES BELGISCHE REGELGEVING

«**Gaswet**»: Wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen (B.S., 7 mei 1965, en meermaals gewijzigd nadien)

«**KB meerjarentarieven**»: Koninklijk besluit van 8 juni 2007 betreffende de methodologie voor het vaststellen van het totale inkomen dat de billijke marge bevat, betreffende de algemene tariefstructuur, de basisprincipes en procedures inzake tarieven, de procedures, de bekendmaking van de tarieven, de jaarverslagen, de boekhouding, de kostenbeheersing, betreffende de inkomensverschillen van de beheerders en de objectieve indexeringsformule bedoeld in de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen (B.S., 29 juni 2007)

«**KB nieuwe infrastructuur**»: Koninklijk besluit van 8 juni 2007 betreffende de algemene tariefstructuur en de basisprincipes en procedures inzake de tarieven en de boekhouding van de beheerders bedoeld in de wet van 12 april 1965 actief op het Belgisch grondgebied voor hun uitbreidingen van installaties of nieuwe aardgasvervoersinstallaties voor opslag van aardgas en voor

REFERENCES RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE

«**Directive transit**»: Directive 91/296/CEE du Conseil du 31 mai 1991 relative au transit du gaz naturel sur les grands réseaux (JOCE L, n° 147 du 12 juin 1991)

«**Première directive gaz**»: Directive 98/30/CE du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel (JOCE L, n° 204 du 21 juin 1998)

«**Deuxième directive gaz**»: Directive 2003/55/CE du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel et abrogeant la directive 98/30/CE (JOCE L, n° 176 du 15 juillet 2003)

«**Règlement gaz naturel**»: Règlement (CE) n° 1775/2005 du 28 septembre 2005 du Parlement européen et du Conseil concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel (JOCE L, n° 289 du 3 novembre 2005)

«**Note interprétative**»: *Commission Staff Working Document SEC(2007) 535 of 20 April 2007 on tariffs for access to the natural gas transmission networks regulated under Article 3 of Regulation 1775/2005*

RÉFÉRENCES RÉGLEMENTATION BELGE

«**Loi gaz**»: Loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisation (M.B. du 7 mai 1965, modifiée à plusieurs reprises par la suite)

«**AR tarifs pluriannuels**»: Arrêté royal du 8 juin 2007 relatif à la méthodologie pour déterminer le revenu total comprenant la marge équitable, à la structure tarifaire générale, aux principes de base en matière de tarifs, aux procédures, à la publication des tarifs, aux rapports annuels, à la comptabilité, à la maîtrise des coûts, aux écarts de revenu des gestionnaires et à la formule objective d'indexation visés par la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisation (M.B., 29 juin 2007)

«**AR nouvelles infrastructures**»: Arrêté royal du 8 juin 2007 relatif à la structure tarifaire générale et aux principes de base et procédures en matière de tarifs et de comptabilité des gestionnaires visés à la loi du 12 avril 1965 et actifs sur le territoire belge, pour leurs extensions d'installations ou leurs nouvelles installations de transport de gaz naturel pour le stockage de

hun uitbreidingen van installaties of nieuwe aardgasvervoersinstallaties voor LNG, alsook voor hun uitbreidingen van installaties of nieuwe aardgasvervoersnetten voor de capaciteit bestemd voor doorvoer, noodzakelijk om de ontwikkeling op lange termijn van deze installaties toe te laten

gaz naturel et leurs extensions d'installations ou leurs nouvelles installations de transport de gaz naturel de GNL, ainsi que pour leurs extensions d'installations ou leurs nouvelles installations de transport de gaz naturel pour la capacité destinée au transit et nécessaires pour permettre le développement à long terme de ces installations

b) Uiteenzetting van de afgevaardigden van FLUXYS

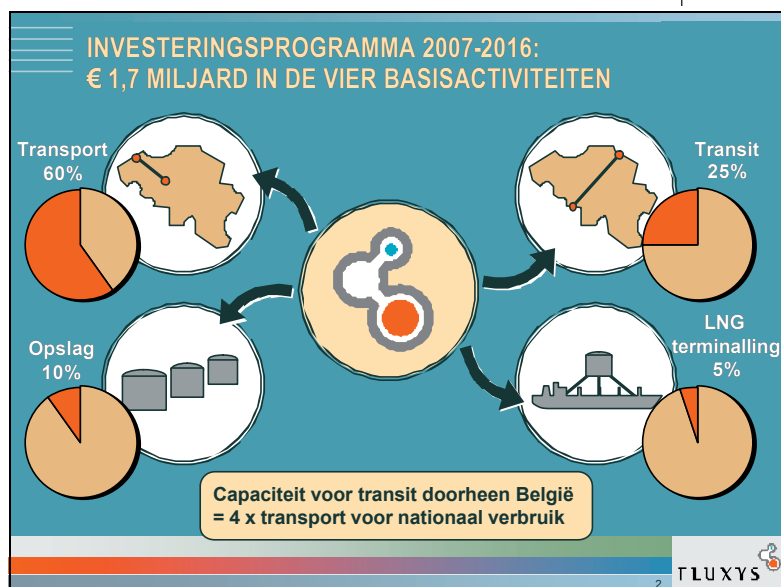


b) Exposé des délégués de FLUXYS

La Belgique veut-elle rester la plaque tournante internationale du transit de gaz naturel?

Sophie Dutordoir – Présidente du Comité de direction de Fluxys

Audition transit Parlement fédéral – 10 juin 2008



PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2007-2016

1,7 milliard d'euros DANS LES QUATRE
 ACTIVITÉS DE BASE

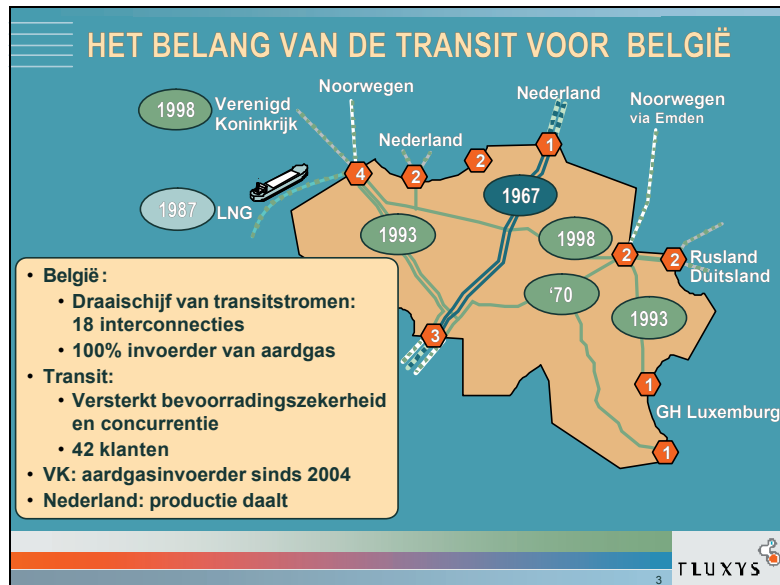
Transport
 60%

Transit
 25%

Stockage
 10%

GNL
 terminalling
 5%

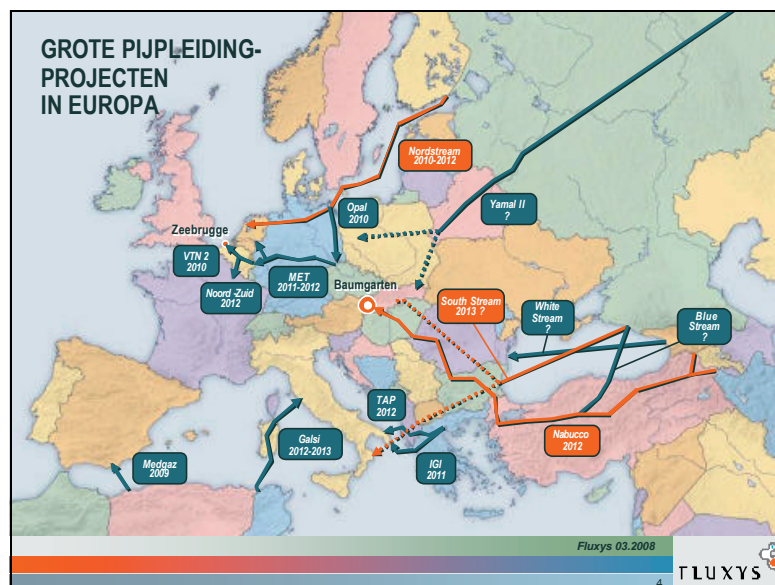
Capacité pour le transit par la Belgique
 = 4 x transport pour la consommation
 nationale



L'IMPORTANCE DU TRANSIT POUR LA BELGIQUE

Norvège	Pays-Bas	1998 Royaume-Uni	Norvège via Emden
Pays-Bas	Russie	Allemagne	GD de Luxembourg
1987 GNL			

- Belgique:
 - Plaque tournante des flux de transit: 18 interconnexions
 - 100% importateur de gaz naturel
- Transit
 - Sécurité d'approvisionnement et concurrence renforcées
 - 42 clients
- Royaume-Uni: importateur de gaz naturel depuis 2004
- Pays-Bas: baisse de la production



GRANDS PROJETS DE CONSTRUCTION DE PIPELINES EN EUROPE

Zeebruges

IN TEGENSTELLING TOT TRANSPORT IS TRANSIT EEN CONCURRENTIËLE ACTIVITEIT

- Transport
 - Scope = België
 - Opdracht Fluxys als onafhankelijk beheerder: voldoende transportcapaciteit bouwen voor de bevoorradingszekerheid van de eindklanten en de concurrentie op de markt
- Transit
 - Scope = Europa
 - Concurrentie tussen de verschillende operatoren om transitstromen naar zich toe te trekken
 - Typisch voor transit zijn langetermijncontracten
 - Richting transitstromen wijzigt in de tijd:
 - » Ander risicoprofiel dan transport
 - » Afzonderlijke activiteit met gescheiden rekeningen, operationele kosten, enz.

5 FLUXYS

CONTRAIREMENT AU TRANSPORT, LE TRANSIT EST UNE ACTIVITÉ CONCURRENTIELLE

- Transport
 - Zone = Belgique
 - Mission de Fluxys en tant que gestionnaire indépendant: créer une capacité de transport suffisante pour garantir la sécurité d'approvisionnement des clients finaux et pour assurer la concurrence sur le marché

- Transit
 - Zone = Europe
 - Concurrence entre les différents opérateurs qui veulent s'approprier les flux de transit
 - Typique au transit: les contrats à long terme
 - Le sens des flux de transit varie dans le temps:
 - » Profil de risque différent de celui afférent au transport
 - » Activité distincte, avec des comptes et des frais opérationnels séparés, ...

WAT MAAKTE BELGIË AANTREKKELIJK VOOR TRANSITKLANTEN?

- De draaischijfrol van België: flexibiliteit in de keuze van de eindbestemming
- Mogelijkheid om langetermijncontracten te sluiten op basis van bekende en voorspelbare tarieven

6 FLUXYS

COMMENT LA BELGIQUE A-T-ELLE ATIRÉ SES CLIENTS TRANSIT?

- Rôle de plaque tournante joué par la Belgique: flexibilité dans le choix de la destination finale
 - Possibilité de conclure des contrats à long terme sur la base de tarifs connus et prévisibles

IMPACT BESLISSING CREG TARIEVEN TRANSIT

- Voorlopige tarieven terwijl de markt voorspelbaarheid vraagt
- Tarief alleen voor bestaande leidingen, niet voor nieuwe projecten zoals VTN2 en transit noord/zuid
- CREG wil mixer-principe, maar hoe zal het tarief evolueren en wanneer?

Beslissing CREG creëert rechtsonzekerheid en maakt regulerend kader onvoorspelbaar
 → brengt imago België als transitland in het gedrang (vs. Nederland)
 → ontmoedigt toekomstige investeringen

Behoud transitrol België = strategische keuze voor het land, niet voor Fluxys

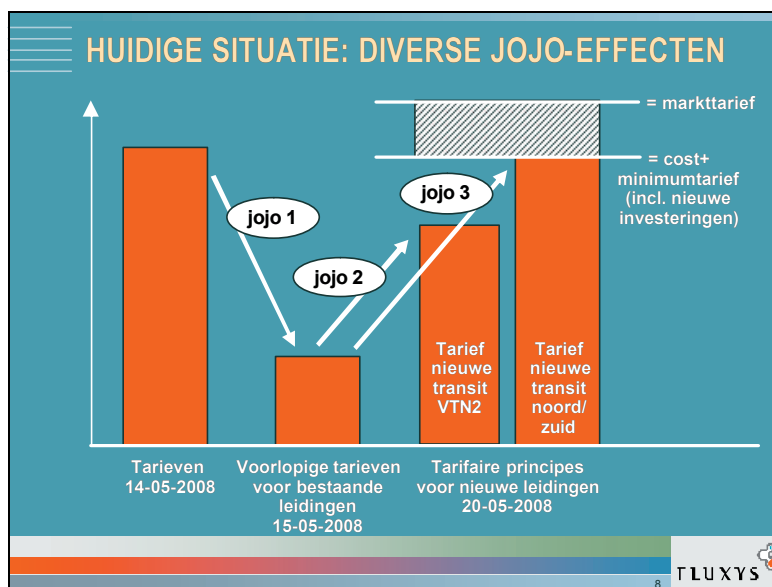
7 FLUXYS

IMPACT DECISION DE LA CREG TARIFS DE TRANSIT

- Tarifs provisoires alors que le marché demande de la prévisibilité
- Tarif uniquement pour les canalisations existantes, pas pour les nouveaux projets comme VTN2 et le transit nord/sud
- La CREG souhaite appliquer le principe du mixer, mais quand et comment le tarif évoluera-t-il?

La décision de la CREG crée une insécurité juridique et rend le cadre régulateur imprévisible nuit à l'image de la Belgique en tant que pays de transit (par rapport aux Pays-Bas) décourage les futurs investissements

Maintien du rôle de transit de la Belgique = choix stratégique pour le pays, pas pour Fluxys



SITUATION ACTUELLE: DIVERS EFFETS YO-YO

- = tarif du marché
- = coût + tarif minimal (y compris les nouveaux investissements)
- yo-yo 1
- yo-yo 2
- yo-yo 3

- Tarif nouveau transit VTN2
- Tarif nouveau transit nord/sud
- Tarifs 14-05-2008
- Tarifs provisoires pour les canalisations existantes 15-05-2008
- Principes tarifaires pour les nouvelles canalisations 20-05-2008

TRANSIT: BASISPRINCIPES VOOR EEN AANTREKKELIJK REGULEREND KADER

- Voorspelbaarheid en stabiliteit voor transitklanten:
 - Geen jojo-effecten
 - Wie transit boekt voor een duurtijd van 10-15 jaar kent zijn tarief gedurende volledige looptijd en heeft dus rechtszekerheid
 - Globaal gereguleerd tarief voor bestaande en nieuwe infrastructuur in plaats van verschillende tarieven: één enkel tarief per kilometer
 - Competitief tarief
- Juiste vergoeding voor investeerder: transit heeft ander risicoprofiel dan transport

9 TLUXYS

TRANSIT: PRINCIPES DE BASE POUR UN CADRE REGULATEUR ATTRAYANT

- Prévisibilité et stabilité pour les clients du transit:
- Pas d'effets yo-yo
- Toute personne qui réserve un transit pour une durée de 10-15 ans connaît le tarif pour l'ensemble de la période et dispose donc d'une sécurité juridique
- Tarif global régulé pour les infrastructures nouvelles et existantes au lieu de différents tarifs: un seul tarif par kilomètre
- Tarif compétitif
- Rémunération correcte pour l'investisseur: le transit a un autre profil de risque que le transport

EN IN NEDERLAND?

- Nederland is geen transitland zoals België
- Nederland: onderhandelde tarieven, geen gepubliceerde tarieven zoals in België
- Reguleringkader in herziening om nationale operator GTS noodzakelijke ruimte te geven voor investeringen in functie van risicoprofiel
- Erkenning van het belang van langetermijncontracten:
 - Geven de netgebruikers de mogelijkheid zich voor lange periode te engageren
 - Bij nieuwe tariefcyclus blijven overeengekomen tarieven in contracten geldig
 - Actieve en constructieve steun en concertatie tussen operator – regulator – overheid voor “Nederland, de gasrotonde”

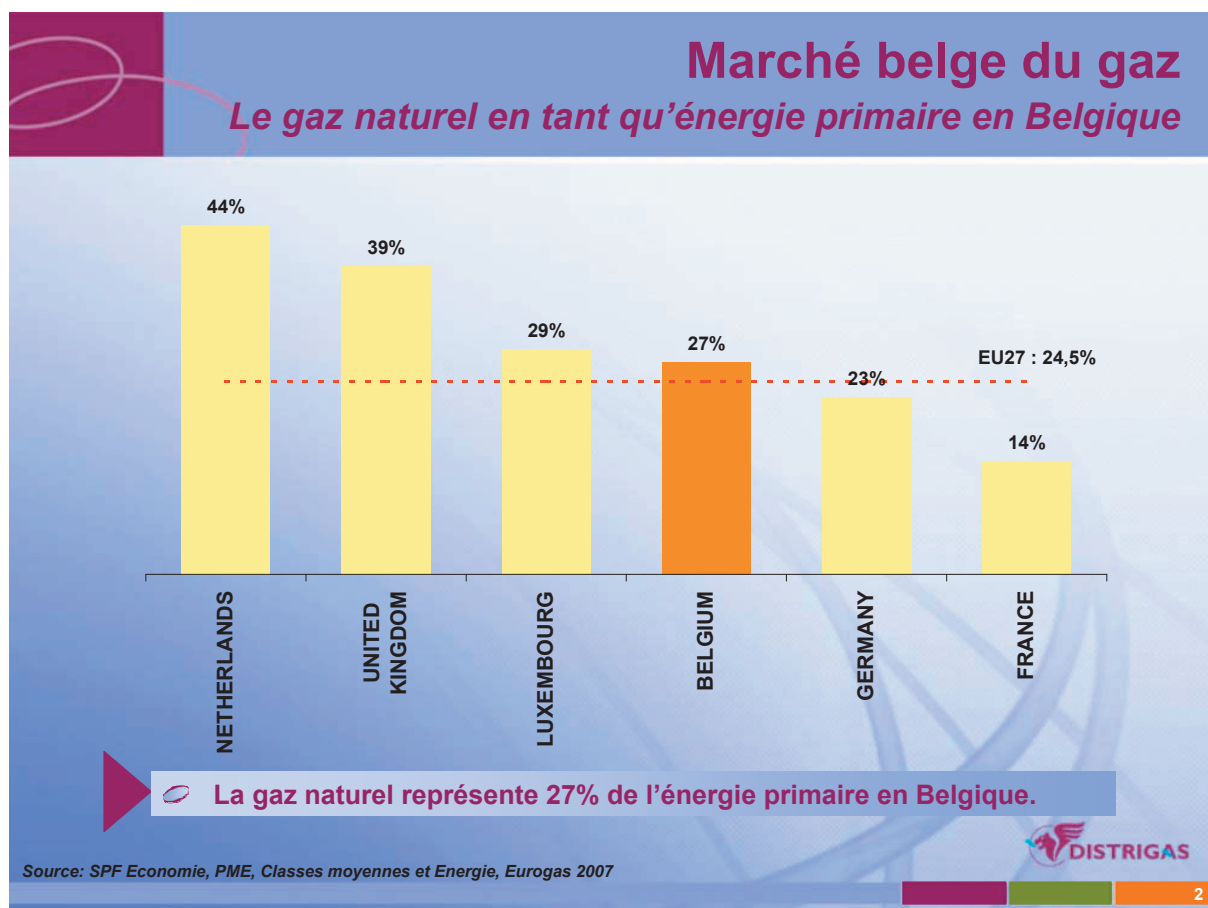
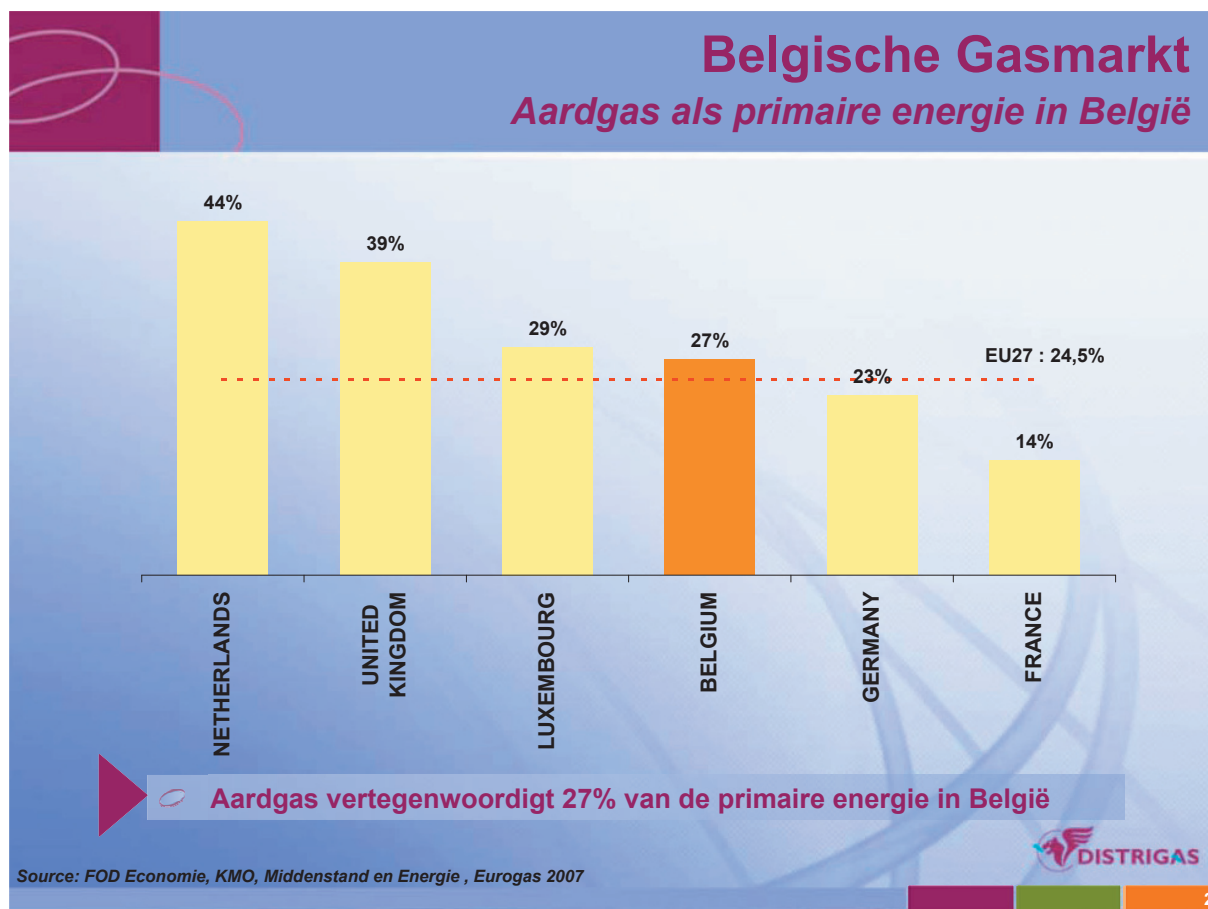
10 TLUXYS

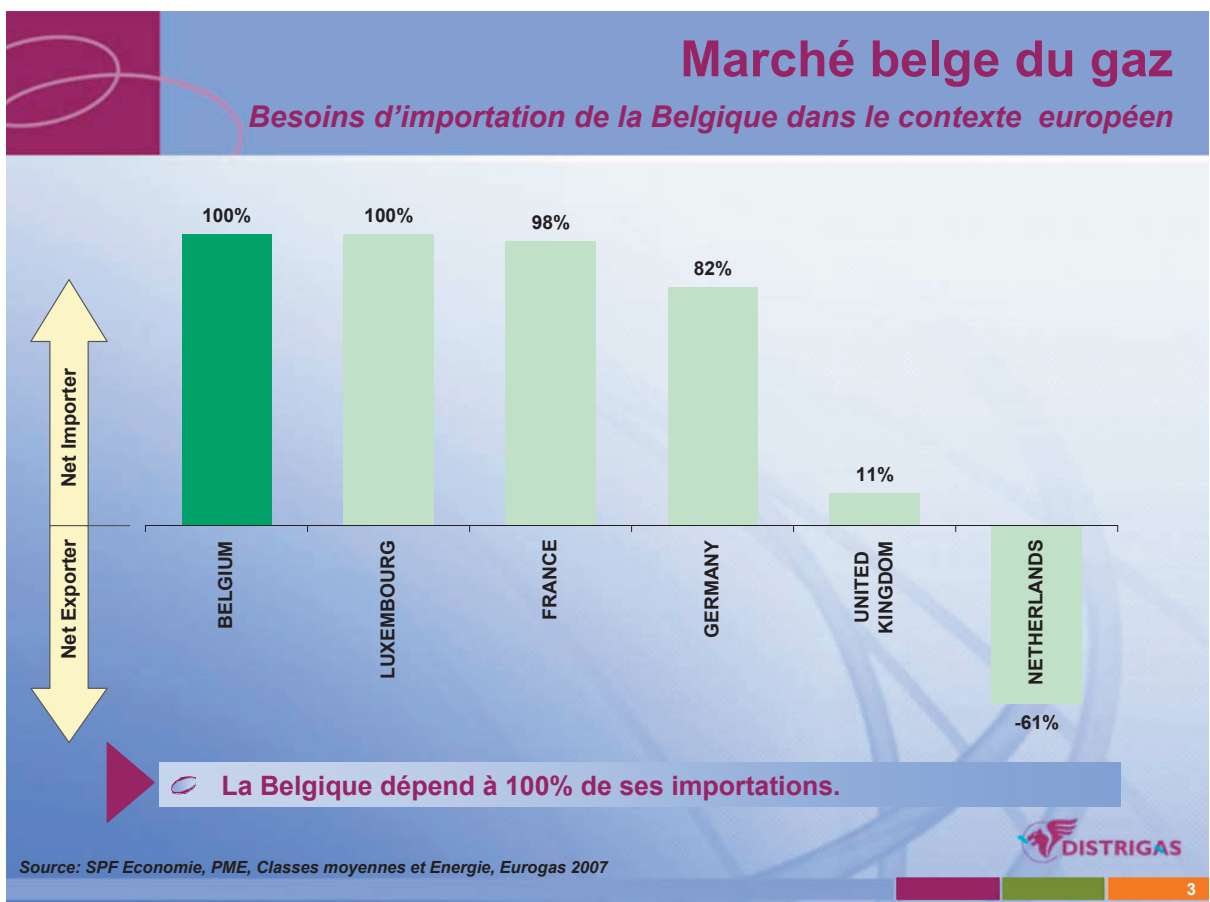
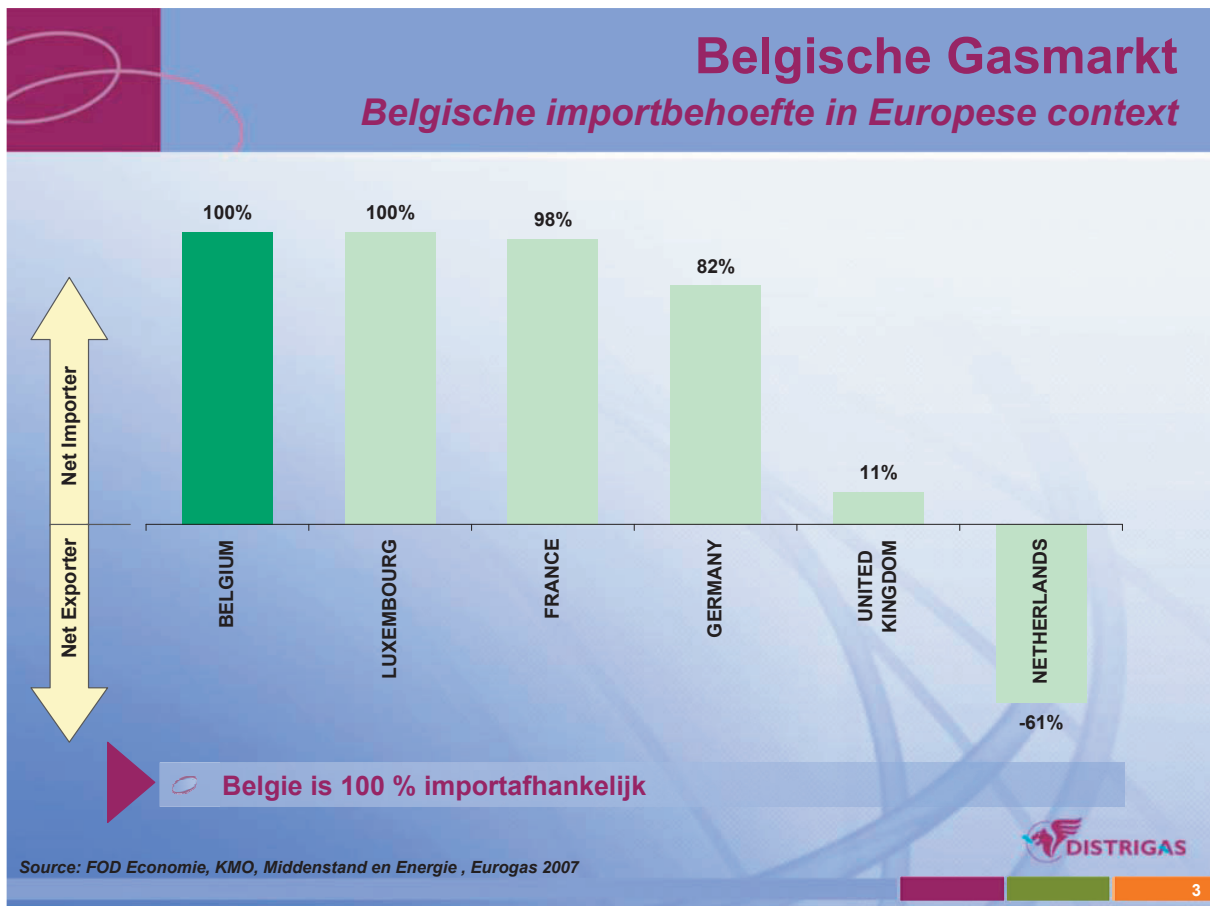
ET AUX PAYS-BAS?

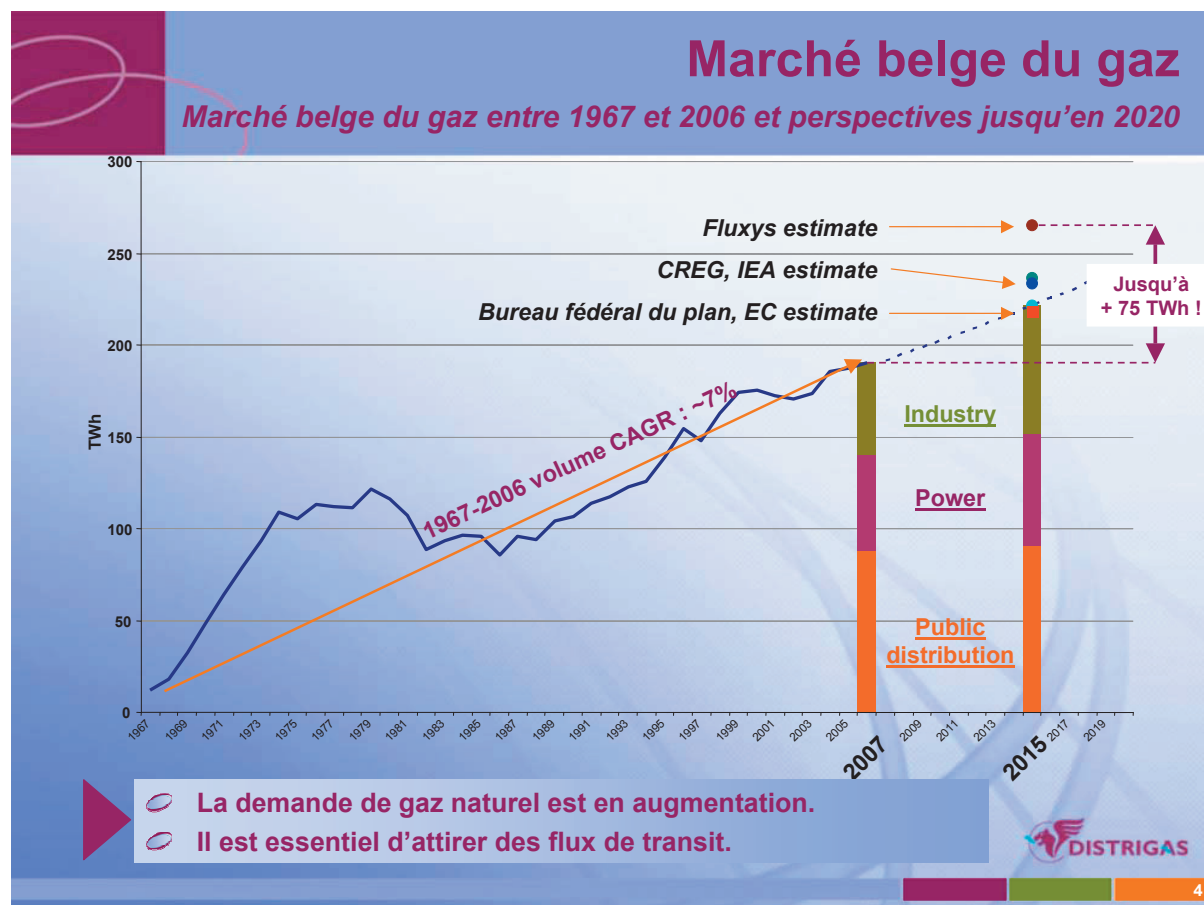
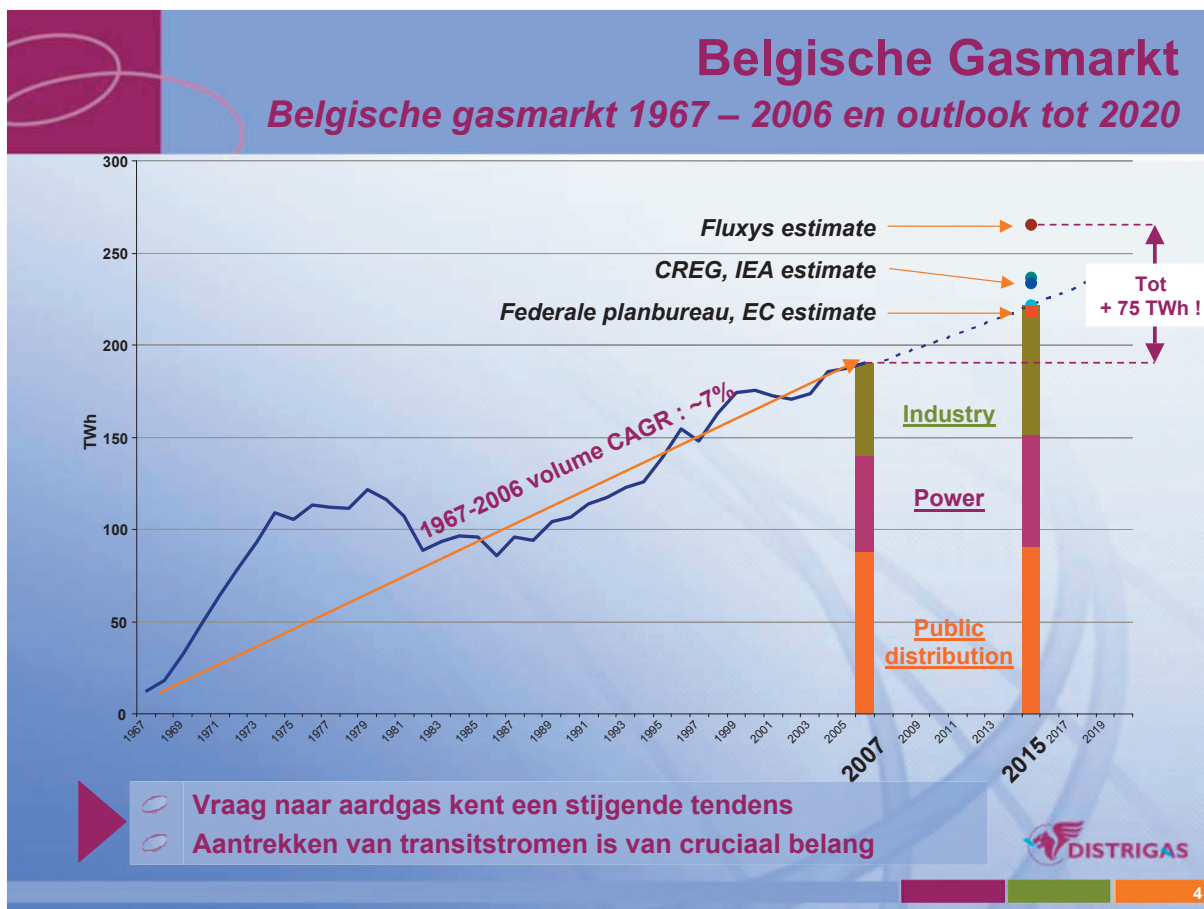
- Les Pays-Bas ne sont pas un pays de transit comme la Belgique
- Pays-Bas: tarifs négociés, pas de tarifs publiés comme en Belgique
- Cadre de régulation en révision afin de donner à l'opérateur national GTS la marge nécessaire pour des investissements en fonction du profil de risque
- Reconnaissance de l'importance des contrats à long terme:
- Donnent aux utilisateurs du réseau la possibilité de s'engager pour une longue période
- Lors de nouveaux cycles tarifaires, les tarifs convenus dans les contrats restent valables
- Soutien et concertation actifs et constructifs entre opérateur – régulateur – autorité pour faire des Pays-Bas la plaque tournante du gaz.

**c) Uiteenzetting van de afgevaardigde van DISTRI-
GAS, de heer Erwin Van Bruysel, ceo Distrigas**

**c) Exposé des délégués de DISTRIGAZ par M.
Erwin Van Bruysel, ceo Distrigaz**

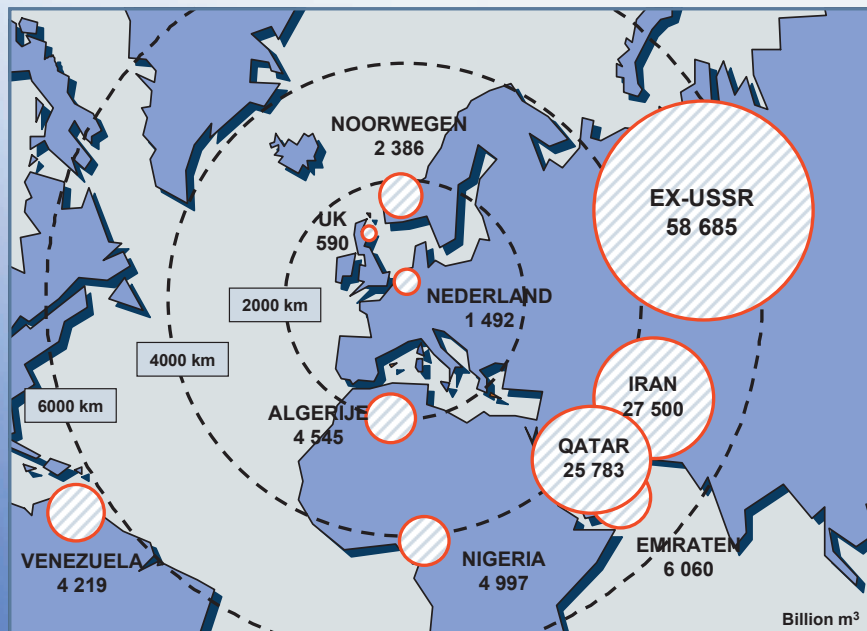






Europese Gasmarkt

Potentiële bronnen voor Europese Markt



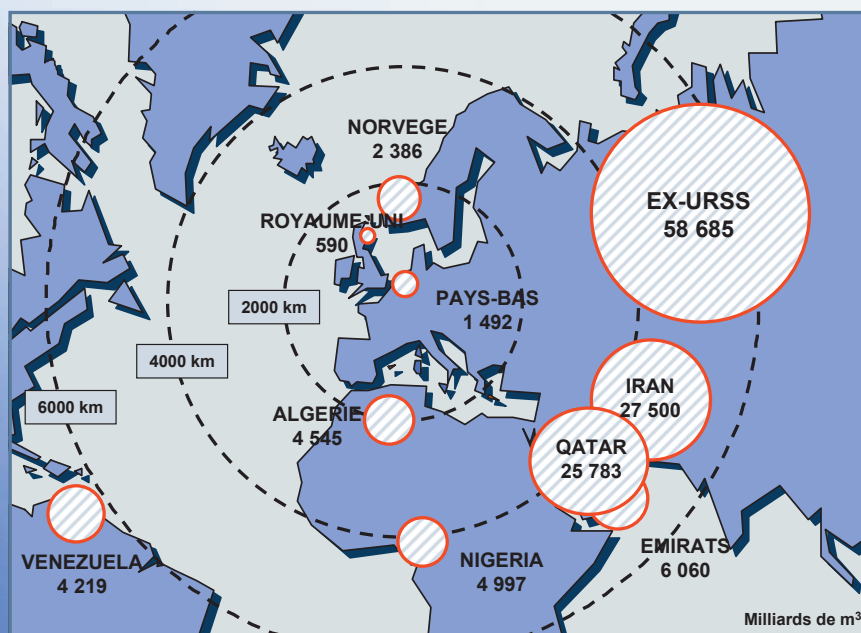
Source: BP Statistical Review 2006



5

Marché européen du gaz

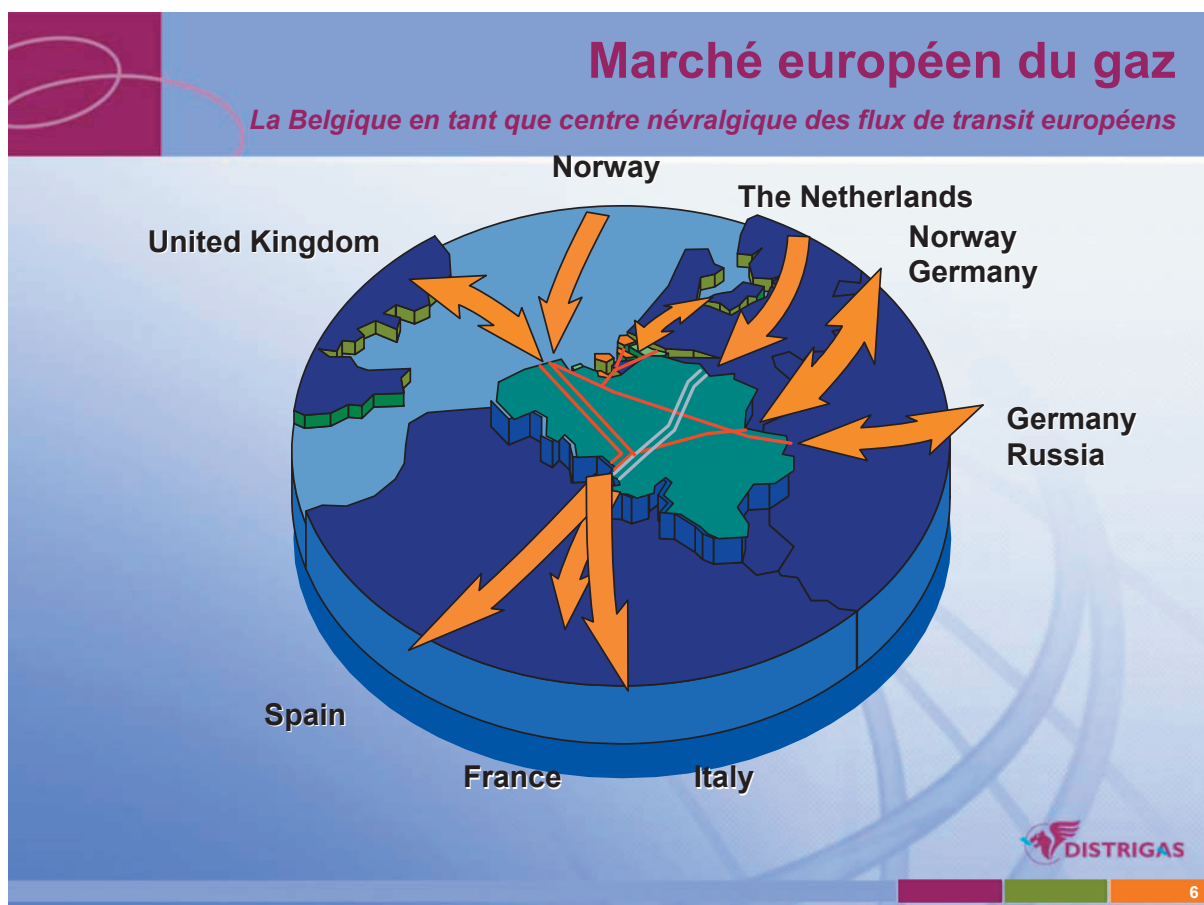
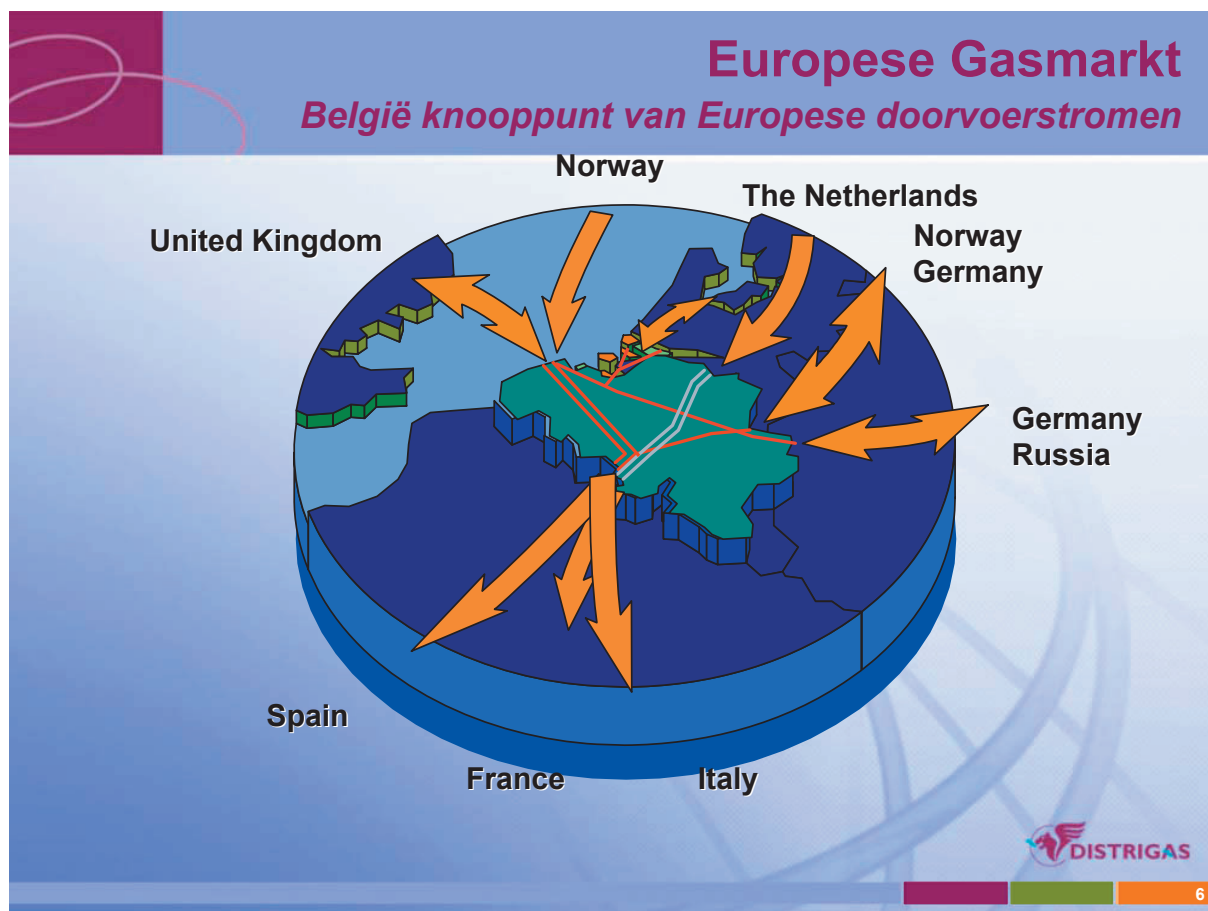
Sources potentielles du marché européen

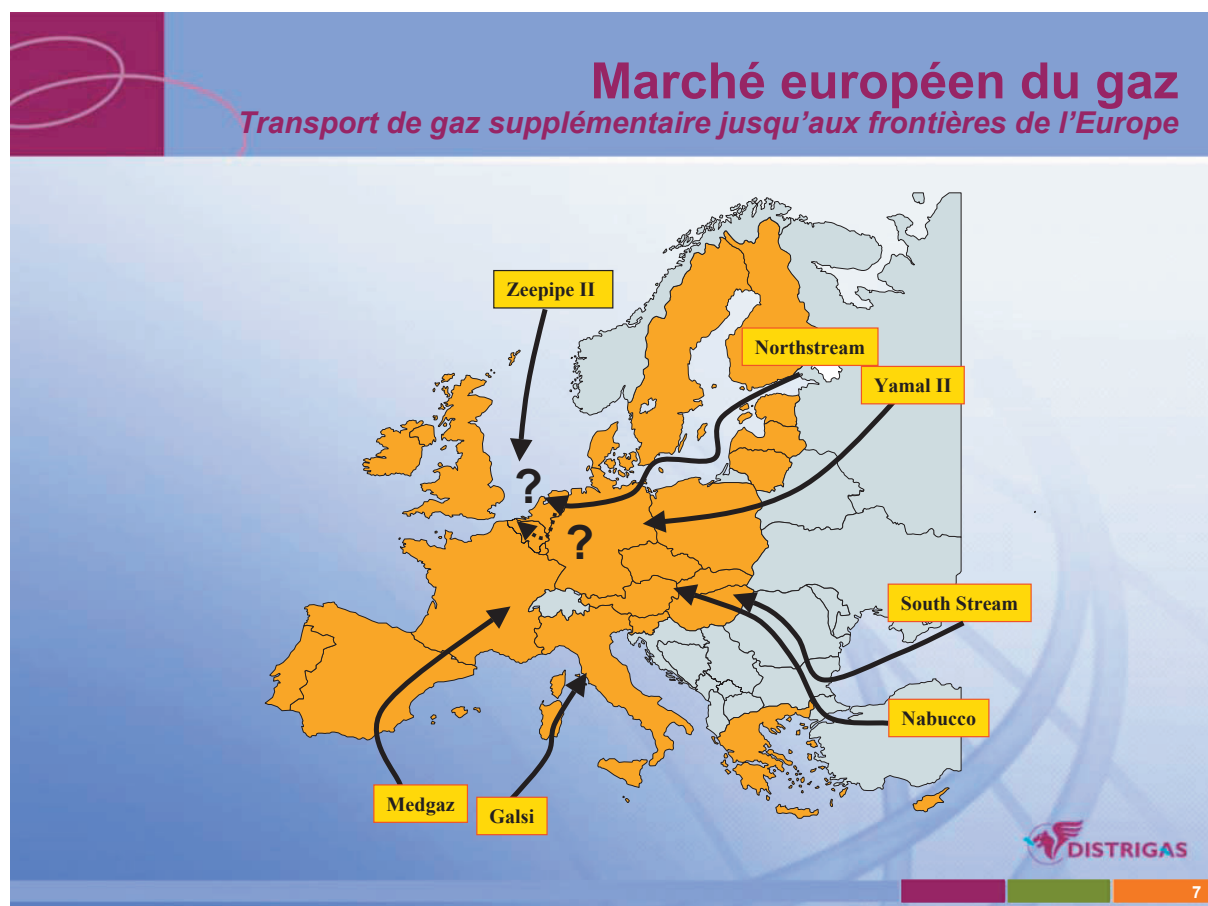
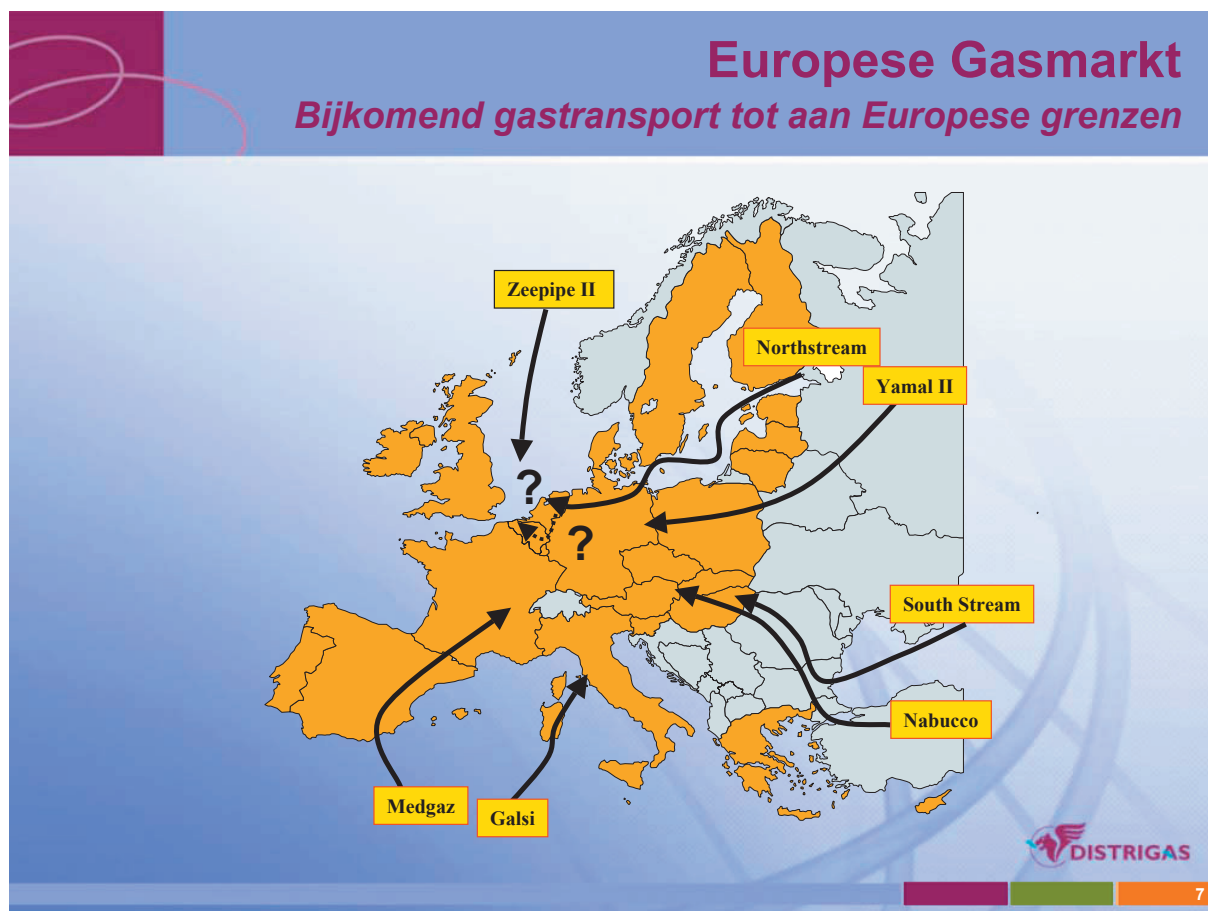


Source: BP Statistical Review 2006



5





Doorvoer van aardgas

Standpunt van een gashandelsmaatschappij

- Doorvoer als essentiële schakel in de lange termijn bevoorrading
- Wat is vereist?
 - Lange termijn doorvoercontracten
 - Rechtszekerheid
 - Commerciële zekerheid
 - Respect voor de bestaande contracten
 - Voorzien onder huidig en komend (Derde Energiepakket) Europees recht.



8

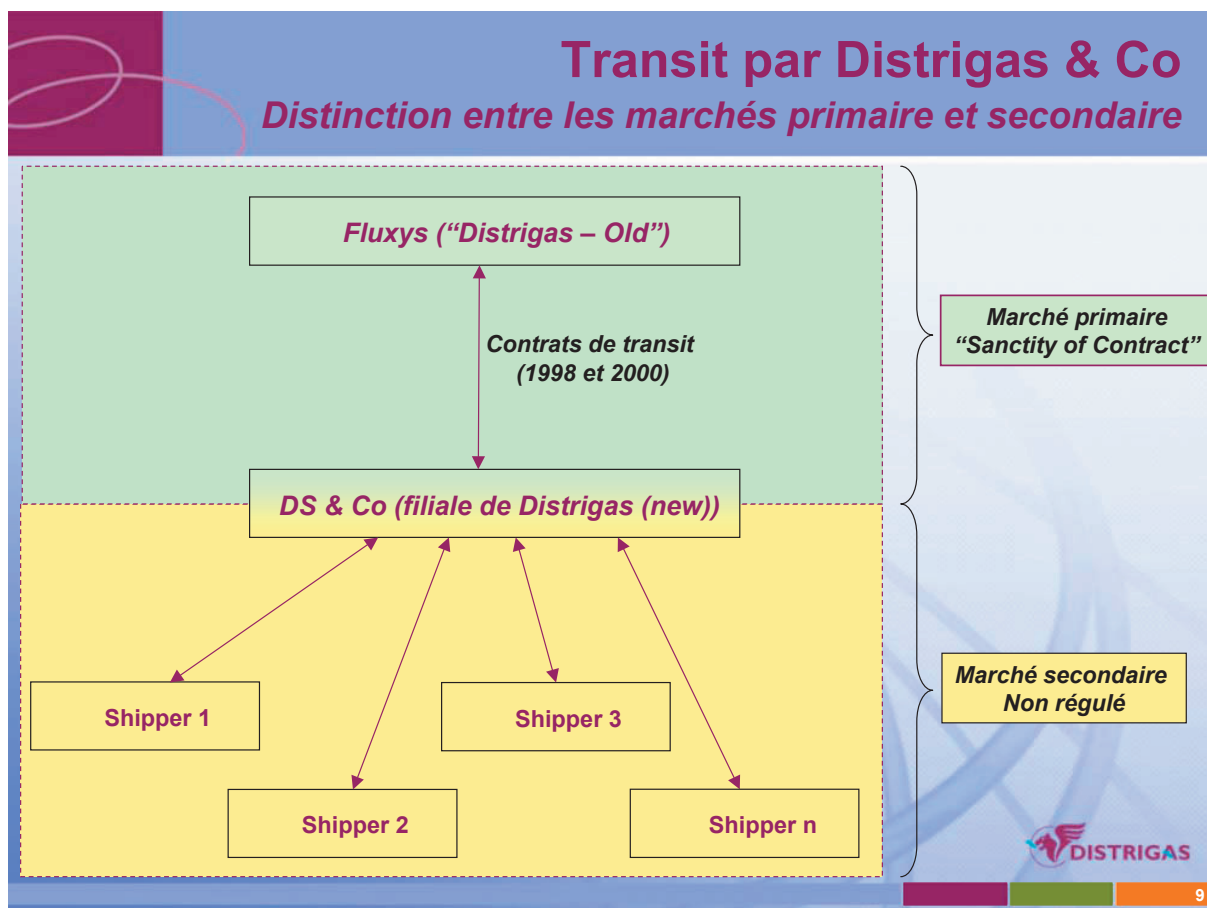
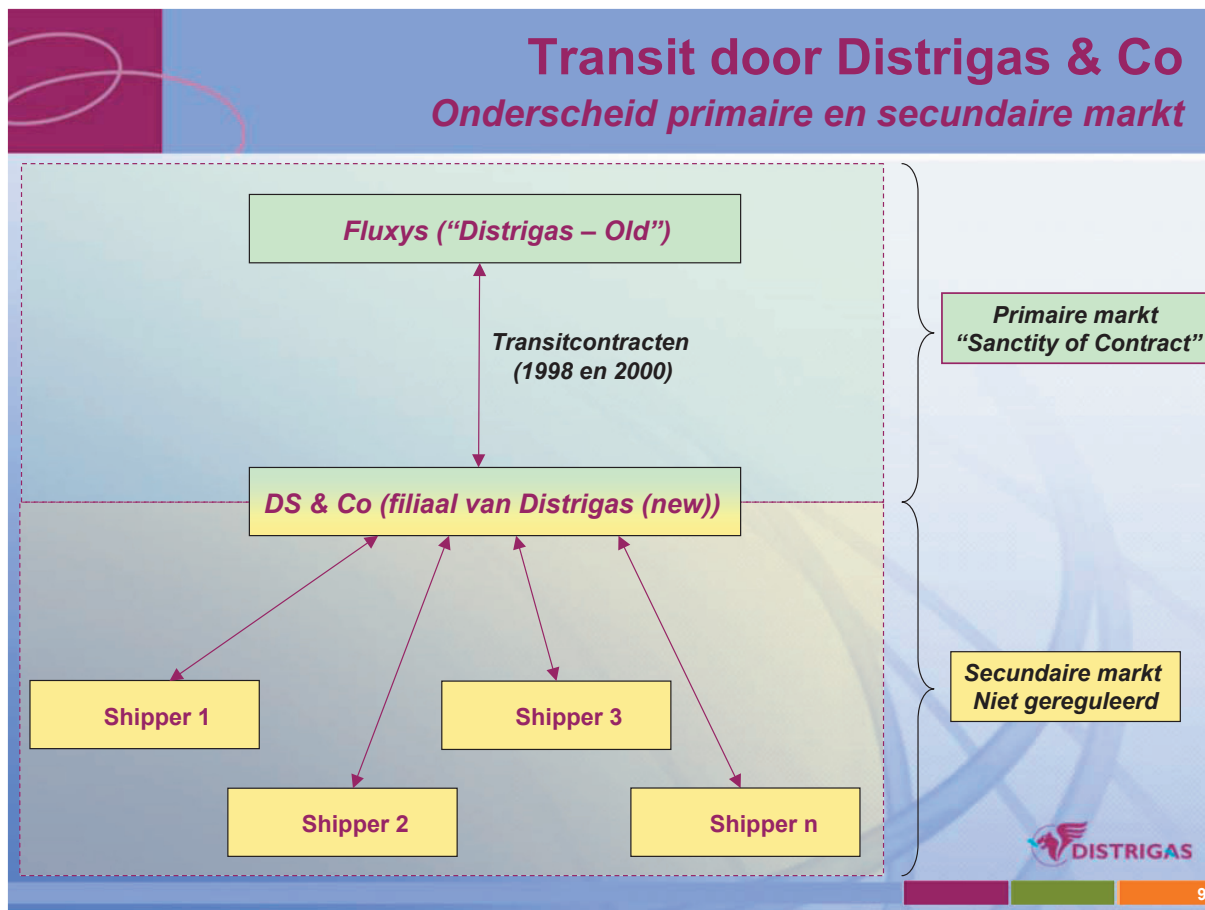
Transit du gaz naturel

Point de vue d'une compagnie de distribution de gaz

- Le transit est un maillon essentiel de la chaîne de l'approvisionnement à long terme.
- Besoins?
 - Contrats de transit à long terme
 - Sécurité juridique
 - Sécurité commerciale
 - Respect des contrats existants
 - Prévu par le droit européen actuel et à venir (troisième paquet énergie).



8



II.— GEDACHTEWISSELING

De heer François Possemiers (CREG) attendeert erop dat de CREG veel geduld heeft gehad en dat ze alles in het werk heeft gesteld om met Fluxys tot een vergelijk te komen in het kader van dit dossier. Hij herinnert eraan dat de CREG zowel de nationale wetgeving als de Europese richtlijnen in acht moet nemen. De methodologie die de CREG in tariefzaken hanteert, is gebaseerd op de kosten en bestrijkt periodes van vier jaar. Als reactie op wat de heer Van Bruysel heeft gezegd, stipt de heer Possemiers aan dat de Europese richtlijn van 2004 het wettelijk kader grondig heeft gewijzigd.

De heer Guido Camps (CREG) bespreekt de waardering van de doorvoertactiviteiten van Distrigas & Co. Met instemming van mevrouw Dutordoir citeert hij een passage uit een dossier waarin sprake is van een waardering van de overname tegen 680 miljoen euro en niet tegen 900 miljoen euro. Die 680 miljoen euro valt uiteen in 630 miljoen euro afkomstig van de contracten die vóór 1 juli 2004 werden gesloten en 50 miljoen euro die komen van de contracten van na 1 juli 2004. Het voorstel in verband met de waardering van 680 miljoen euro wordt gedaan onder de opschortende voorwaarde dat de in het dossier beschreven werkhypothese daadwerkelijk wordt verwezenlijkt.

De heer Camps verwijst naar het verschil tussen nieuwe en bestaande installaties op het stuk van de risico's voor de transitactiviteit.

De heer Camps kan begrijpen dat men, gelet op de aard van de activiteit, lange termijn contracten wenst te kunnen sluiten, maar de Europese instanties verbieden dat uitdrukkelijk omdat het aanleiding geeft tot ondoorzichtige tarieven die discriminerend kunnen zijn.

De spreker legt uit dat het jojo-effect het gevolg is van het regelgevend kader dat de CREG in acht moet nemen. In maart 2007 is overleg gepleegd met Distrigas. De heer Camps merkt op dat gas moet worden aangevoerd uit gebieden die almaar verderaf zijn gelegen. Hij hoopt dat de landen die worden doorkruist bij het transport van het gas correct gewaardeerde doorvoerprijzen zullen hanteren.

De inaanmerkingneming van een strategische visie door de CREG impliceert een uitbreiding van de bevoegdheden van de CREG, en dat stuit op verzet.

De heer Erwin Van Bruysel (Distrigas) geeft toe dat Distrigas niet betrokken is bij de tariefbeslissingen. Hij preciseert dat de beslissing van de CREG over de tarieven berust op een interpretatie door de CREG van

II.— ÉCHANGES DE VUES

M. François Possemiers (CREG) souligne que la CREG a fait preuve de beaucoup de patience et a fait le maximum pour parvenir à un accord avec Fluxys dans le cadre du dossier en question. M. Possemiers rappelle que la CREG se doit de respecter le cadre législatif national ainsi que les directives européennes. La méthodologie utilisée par la CREG en matière tarifaire est basée sur les coûts et concerne des périodes de quatre ans. Réagissant aux propos de M. Van Bruysel, M. Possemiers estime que la directive européenne de 2004, a profondément modifié l'environnement légal.

M. Guido Camps (CREG) développe la valorisation des activités de transit de Distrigas and Co. Il cite à cette fin, avec l'accord de Mme Dutordoir, un extrait d'un dossier dans lequel il est question d'une valorisation de la reprise à 680 millions d'euros et non à 900 millions euros. Cette somme de 680 millions d'euros se décompose en une somme de 630 millions d'euros provenant des contrats conclu avant le 1^{er} juillet 2004 et la somme de 50 millions d'euros provenant des contrats conclus après le 1^{er} juillet 2004. La proposition portant sur une valorisation de 680 millions d'euros est faite sous la condition suspensive de la réalisation effective de l'hypothèse de travail décrite dans le dossier.

M. Camps évoque la différence à opérer entre nouvelles installations et installations existantes en termes de risques sur l'activité de transit.

Par rapport au souhait de pouvoir conclure des contrats de long terme, M. Camps peut comprendre cette demande vu la nature de l'activité mais cela est interdit explicitement par les instances européennes dans la mesure où cela est une source de tarifs non transparents et qui peuvent être discriminatoires.

Sur le phénomène du jojo, l'intervenant explique que c'est la conséquence du cadre réglementaire que la CREG doit respecter. Une concertation a eu lieu avec Distrigas en mars 2007. M. Camps fait remarquer que le gaz doit être acheminé de zones de plus en plus lointaines. Il espère que les pays qui seront traversés pour acheminer le gaz pratiqueront des prix de transit correctement valorisés.

Par rapport à la prise en compte d'une vision stratégique par la CREG, ceci implique une extension des compétences de la CREG, ce qui suscite pas mal de résistance.

M. Erwin Van Bruysel (Distrigas) reconnaît que Distrigas n'intervient pas dans les décisions tarifaires. Il précise que la décision de la CREG en matière de tarifs de transit repose sur une interprétation par la CREG

de Europese richtlijn inzake de doorvoertarieven die dateert van 1991.

De heer Tobback (sp.a+VI.Pro) richt zich tot de CREG en wenst kennis te hebben van de lijst van 32 transitovereenkomsten die de CREG niet erkend heeft en van hun kenmerken. De spreker vraagt waarom de Europese overheid niet rechtstreeks wordt geraadpleegd om te weten hoe de Europese doorvoerrichtlijn moet worden geïnterpreteerd. Die interpretatie zou trouwens voor alle Europese landen gelden, wat zou zorgen voor een level playing field inzake transit. De interpretatie heeft dus geen enkele impact op het concurrentieel voordeel van een land ten opzichte van een ander aangezien ze voor alle Europese landen zou gelden.

De heer Tobback wendt zich tot mevrouw Dutordoir en wenst nadere uitleg over het feit dat aanzienlijke investeringen zullen worden gedaan voor de Transportactiviteit van Fluxys, die nochtans viermaal minder groot is dan de Transitactiviteit. Zullen ze worden gefinancierd door de inkomsten van de Transitactiviteit? Hij stelt vast dat binnen Fluxys de Transitactiviteit gescheiden is van de Transportactiviteit en hij stelt de vraag of de kosten van de zware investeringen inzake Transport niet door de Belgische consument zullen worden gedragen. De spreker heeft vragen omtrent de relevantie van een dergelijke scheiding binnen de onderneming en vraagt zich bovendien af waarom de Transitactiviteit, die voor het land van groot strategisch belang is, niet aan het toezicht van de overheid onderworpen is.

Tot slot vraagt de heer Tobback in hoeverre de transitarieven, ongeacht hoe hoog ze liggen, in ieder geval aan de klant worden doorgerekend.

De heer Peter Logghe (VB) heeft dezelfde vragen als de heer Tobback en vraagt zich bovendien af wat het nut is van een afzonderlijke entiteit «Fluxys International»: wat is de rol ervan? Als de beslissing van de CREG de waardering van de door Fluxys over te nemen doorvoervereenkomsten beperkt, waarom is Fluxys er dan tegen gekant? Bestaat er een risico voor de toekomstige investeringen van Fluxys? Wat is daarover het standpunt van het VBO of van Unizo? De heer Logghe wenst te weten of de mogelijkheid bestaat dat de minister terugkomt op zijn beslissing inzake transitarieven.

De heer Joseph George (cdH) wenst te weten of de rekeningen van Transit en van Transport wel degelijk gescheiden zijn bij Fluxys. Worden de tarieven van de Transportactiviteit beïnvloed door de overnamevoorwaarden van de Transitovereenkomsten van Distrigas & Co?

Bestaat er geen risico dat de transitactiviteiten naar derdelanden worden verplaatst? Kon de CREG niet

de la directive européenne sur les tarifs de transit, qui date de 1991.

S'adressant à la CREG, *M. Tobback (spa+VI.Pro)* souhaite connaître la liste des 32 contrats de transit qui n'ont pas été reconnus par la CREG et leurs caractéristiques. L'intervenant se demande pourquoi les autorités européennes ne sont pas directement consultées pour connaître l'interprétation qu'il faut avoir de la directive européenne en matière de transit. Cette interprétation serait d'ailleurs d'application pour tous les pays européens, ce qui créerait un level playing field en matière de transit. L'interprétation n'a donc aucun impact sur l'avantage concurrentiel d'un pays par rapport à un autre puisqu'elle s'appliquerait à tous les pays européens.

M. Tobback s'adresse à Mme Dutordoir et souhaite des explications sur le fait que l'activité de Transport de Fluxys, bien que quatre fois moins importante que l'activité de Transit, fera l'objet de gros investissements. Seront-ils financés par les revenus de l'activité Transit? Il constate que les activités Transit et Transport sont séparées l'une de l'autre au sein de Fluxys et se demande dans quelle mesure le consommateur belge ne va pas supporter les coûts des lourds investissements en matière de Transport. L'intervenant s'interroge sur la pertinence d'une telle séparation au sein de l'entreprise et se demande en outre pourquoi l'activité Transit, si stratégique pour le pays, échappe au contrôle public.

Enfin, M. Tobback se demande dans quelle mesure les tarifs de transit, quel que soit leur niveau, sont de toute façon répercutés sur le client.

M. Peter Logghe (VB) partage les questions de M. Tobback et s'interroge sur l'utilité de créer une entité séparée «Fluxys International»: quel est son rôle? Si la décision de la CREG réduit la valorisation des contrats de transit à reprendre par Fluxys, pourquoi Fluxys s'y oppose-t-il? Y a-t-il un risque pour les investissements futurs de Fluxys? Quel est le point de vue de la FEB ou d'Unizo sur cette question? M. Logghe souhaite savoir s'il est possible que le ministre revienne sur sa décision en matière de tarifs de transit.

M. Joseph George (cdH) souhaite savoir si les comptes de Transit et de Transport sont bien séparés chez Fluxys? Les tarifs de l'activité Transport sont-ils influencés par les conditions de reprise des contrats de Transit de Distrigas and Co?

N'y a-t-il pas un risque de délocalisation des activités de transit vers des pays tiers? La CREG n'aurait-elle pas

wachten op de wettelijke tariefverduidelijkingen alvorens een beslissing te nemen?

Zal de wijziging van de gaswet van 12 april 1965 een grote weerslag hebben op de tarieven?

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) richt zich tot de heer Van Bruysel (Distrigas) en wenst inlichtingen over de structuur van Distrigas: van waar komen de jongste vijf jaar de winst en de omzet? Klopt het dat de winst grotendeels afkomstig is van de Transitactiviteit en dat die winst dus als gevolg van de juridische verplichtingen opnieuw in die zelfde activiteit wordt geïnvesteerd? Hoeveel transitovereenkomsten heeft Distrigas & Co gesloten na de splitsing van Distrigas? Welk percentage van de omzet en van de winst vertegenwoordigen ze?

Wat de voor Fluxys aangehaalde rendementscijfers betreft, gaat het om bedragen vóór of na aftrek van de belastingen?

De spreekster heeft bedenkingen bij het begrip «rechtszekerheid» dat in dit dossier naar voren wordt geschoven. Er bestaat een wet, namelijk de gaswet van 1965, en een koninklijk besluit. Bovendien zijn de tarieven vastgesteld voor een termijn van vier jaar. Hoe staat het in Nederland met de rechtszekerheid?

Welk belang heeft Fluxys erbij 900 miljoen euro te betalen voor de over te nemen transitovereenkomsten? Waren er in dit dossier contacten tussen Fluxys en de Europese autoriteiten? Welk standpunt neemt Fluxys in over het voorontwerp van wet over de gastarieven?

In Frankrijk en Nederland wordt werk gemaakt van LNG-terminals. Is Fluxys goed toegerust om die concurrentie het hoofd te bieden? Welke investeringsstrategie zal worden gehanteerd? Met betrekking tot Publigas vraagt de spreekster naar de criteria op grond waarvan het voormelde bedrag van 900 miljoen euro aanvaardbaar werd geacht. Werd rekening gehouden met het advies van de CREG?

Mevrouw Katrien Partyka (CD&V) vraagt zich af hoe een doorvoerland als België baat kan hebben bij lage transitarieven. Er wordt gewerkt aan een wetsontwerp over de transitarieven, waarin wordt bepaald dat de tarieven voortaan zullen worden vastgesteld volgens de marktbeginnselen. De spreekster wenst te weten hoe dit wetsontwerp de beslissing van de CREG had kunnen sturen indien de commissie van dit wetsontwerp op de hoogte was geweest. Op grond van welke elementen worden de tarieven bepaald? Zouden de lage transitarieven de investeringen kunnen afremmen?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) wijst erop dat de markt nood heeft aan stabiliteit en duidelijkheid. Waarom heeft

pu attendre les clarifications tarifaires légales avant de prendre sa décision?

La modification de la loi «gaz» du 12 avril 1965 aura-t-elle de grosses conséquences sur les tarifs?

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) s'adresse à M. Van Bruysel (Distrigas) et souhaite des informations sur la structure de Distrigas: quel est l'origine du bénéfice et du chiffre d'affaires depuis les cinq dernières années? Est-il vrai que l'activité Transit génère la plus grosse part du bénéfice, bénéfices qui sont dès lors réinvestis dans cette même activité de par les contraintes juridiques? Combien de contrats de transit ont-ils été conclu par Distrigas en Co après la scission de Distrigas? Quel pourcentage du chiffre d'affaires et du profit représentent-ils?

Par rapport aux chiffres de rendement cités pour Fluxys, s'agit-il de données avant ou après impôts?

L'intervenante s'interroge sur la notion de sécurité juridique avancée dans ce dossier. Il existe une loi, la loi «gaz» de 1965, et un arrêté royal. En outre, les tarifs sont fixés pour une période de quatre ans. Qu'en est-il de la situation aux Pays-Bas sur la sécurité juridique?

Quel est l'intérêt de Fluxys de payer 900 millions d'euros pour les contrats de transit à reprendre? Fluxys a-t-elle eu des contacts avec les autorités européennes sur ce dossier? Quel est le point de vue de Fluxys sur l'avant-projet de loi en matière de tarifs gaziers?

Des terminaux LNG vont se développer en France et aux Pays-Bas: Fluxys est-elle bien armée pour faire face à cette concurrence? Quelle stratégie en matière d'investissements est envisagée? Par rapport à Publigaz, l'intervenante souhaite savoir sur base de quels critères le prix de 900 millions d'euros a été jugé valable? A-t-il été tenu compte de l'avis de la CREG?

Mme Katrien Partyka (CD&V) souhaite savoir quel est l'avantage pour un pays de transit comme la Belgique de pratiquer des tarifs de transit bas. Un projet de loi sur les tarifs de transit est en préparation. Il prévoit que les tarifs seront dorénavant fixés selon les principes de marché. Si la CREG avait eu connaissance de ce projet, en quoi cela aurait-il pu influencer sa décision? Quels sont les éléments qui déterminent le niveau des tarifs? Est-ce que le bas niveau des tarifs de transit pourrait freiner les investissements?

Mme Karine Lalieux (PS) rappelle que le marché a besoin de stabilité et de clarté. Dans ce contexte,

de CREG, die wist dat de regering een wetsontwerp over transittarieven aan het voorbereiden was, in die context dan niet gewacht tot dat wetsontwerp gestalte kreeg? De CREG had reeds driemaal voorlopige tarieven gehanteerd, en de aangelegenheid was kennelijk niet dringend.

De spreekster vraagt zich af wie eigenlijk baat heeft bij de daling van de transittarieven. Volgens haar zullen vooral de internationale ondernemingen die via België optreden, voordeel halen uit de prijsdalingen van de CREG, veeleer dan de Belgische verbruiker. Wat is het standpunt van de CREG terzake?

Mevrouw Lalieux wenst te weten hoe de nieuwe transittarieven zich verhouden tot de tarieven op Europees niveau. Zullen die nieuwe tarieven de capaciteit van Fluxys om te investeren in de transitinfrastructuur niet in het gedrang brengen? Op welke punten is het door Fluxys geformuleerde tariefvoorstel in strijd met de wettelijke bepalingen?

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) wenst nadere inlichtingen over het regelgevend kader dat de CREG in acht moet nemen. Gaat het om een Belgisch of een Europees raamwerk? Hoe staat de CREG tegenover het jojo-effect waarnaar tijdens de presentaties werd verwezen?

Mevrouw Muriel Gerkens (Ecolo-Groen!) constateert dat Suez en Publigas aandeelhouders zijn van de vennootschappen die in dit verband ter sprake komen. Bovendien is het vraagstuk van de transittarieven niet van de ene dag op de andere opgedoken, maar was het een voorspelbare aangelegenheid. Wat is het standpunt van de CREG over dit dossier? Hoe kan worden uitgelegd dat Fluxys activa die het wil terugkopen, hoger wil inschatten? Volgens de spreekster heeft dit dossier enkele merkwaardige aspecten.

Hoe is de verhouding tussen Fluxys en Distrigas en andere ondernemingen met betrekking tot de doorvoeractiviteit, waarvoor Fluxys een wettelijk monopolie heeft? De spreekster hekelt het «chantageaspect» van de investering van Fluxys. Waarom zijn de lage tarieven niet aantrekkelijk voor buitenlandse operatoren? Volgens de spreekster is het een aanzienlijke opgave vier jaar van stabiliteit te waarborgen in een fors bewegende energiemarkt. Bovendien evolueren ook de kosten. Dreigen al te lange periodes van stabiliteit de markt niet te verlammen, ten voordele van een aantal dominante operatoren?

De heer Philippe Henry (Ecolo-Groen!) wenst te weten waarom stabiele prijzen zo belangrijk zijn voor de shippers. Waarom neemt Fluxys die doorvoerovereenkomsten niet op in zijn netwerkactiviteiten? Welke argumenten kan Fluxys aanvoeren in verband met de

pourquoi la CREG, qui connaissait l'existence du projet du gouvernement en matière de tarifs de transit, n'a-t-elle pas attendu que ce projet se concrétise? La CREG avait déjà eu recours trois fois à des tarifs provisoires et il n'y avait apparemment pas urgence.

Mme Lalieux se demande à qui profite vraiment la baisse des prix du transit. Elle estime que ce sont surtout les entreprises internationales opérant via la Belgique qui tireront profit de la baisse des prix de la CREG, et non le consommateur belge. Quelle est la position de la CREG sur ce point?

L'intervenante souhaite savoir où les nouveaux prix du transit se situent au niveau européen. Ces nouveaux prix ne vont-ils pas mettre en péril la capacité d'investissement de Fluxys dans les infrastructure de transit? En quoi la proposition tarifaire formulée par Fluxys ne respecte pas les prescriptions légales?

M. Willem-Frederik Schiltz (Open Vld) souhaite un complément d'informations sur le cadre réglementaire que la CREG se doit de respecter. Est-il belge ou européen? Quelle est la vision de la CREG sur l'effet jojo qui a été décrit lors des présentations?

Mme Muriel Gerkens (Ecolo-Groen!) constate que les sociétés dont il est question ont toutes comme actionnaire Suez et Publigaz. En outre, la problématique des prix de transit n'est pas une problématique qui est apparue soudainement mais est une question qui était prévisible. Quelle est la vision de la CREG sur ce dossier? Comment peut-on expliquer que Fluxys veuille valoriser davantage des actifs qu'elle va racheter? Mme Gerkens estime que certains aspects de ce dossier demeurent curieux.

Quelle est la relation entre Fluxys et Distrigas and Co dans l'activité de transit où Fluxys a un monopole légal? Mme Gerkens dénonce ce qu'elle qualifie de chantage à l'investissement de Fluxys. Pourquoi des tarifs bas ne sont-ils pas attirants pour des opérateurs étrangers? Mme Gerkens estime qu'assurer quatre ans de stabilité dans un marché énergétique fort mouvant est considérable. En outre, les coûts évoluent également. Des périodes de stabilité trop longues ne risquent-elles pas de figer le marché trop longtemps au profit de quelques opérateurs en position dominante?

M. Philippe Henry (Ecolo-Groen!) souhaite savoir en quoi il est aussi important pour les shippers d'avoir une stabilité des prix. Pourquoi Fluxys ne revendique pas ces contrats de transit comme relevant de l'activité de réseau? Quels arguments peut apporter Fluxys sur la

geldigheid van de overeenkomsten die de CREG ter discussie stelt? Hoe staat het momenteel met het besluitvormingsproces? Hoe zijn de contacten tussen de CREG en de regering verlopen? Werd de CREG ingelicht over het wetsontwerp over de transittarieven?

Voorzitter Bart Laeremans (VB) vraagt naar de Europese voorbeelden in dat verband. Werd met de Europese Commissie overlegd over de waarde van de overeenkomsten terzake?

De heer Guido Camps (CREG) beklemtoont dat analysetabellen en vergelijkende tabellen over de doorvoervereenkomsten voorhanden zijn. Als zulks uit een juridisch oogpunt toegelaten is, zullen die gegevens aan de commissie worden voorgelegd.

Volgens *mevrouw Sophie Dutordoir (Fluxys)* zijn die gegevens vertrouwelijk, en mogen ze dus niet openbaar worden gemaakt.

Voorzitter Bart Laeremans (VB) geeft aan dat die gegevens eventueel in besloten vergadering kunnen worden meegedeeld.

De heer Guido Camps (CREG) meent dat het gas van steeds verder zal moeten worden aangevoerd, en wel over het grondgebied van verschillende landen, zoals Polen en Duitsland. Hopelijk zullen die landen eveneens op de kostprijs gebaseerde transittarieven aanrekenen.

Aangezien voor de tariefbepaling het kostengerelateerde tariefbeginsel wordt gehanteerd en de kosten in een neerwaartse trend zaten, werden de tarieven naar beneden aangepast.

Met betrekking tot het feit dat op 15 mei 2008 een beslissing werd genomen zonder te wachten tot het wetsontwerp van de regering zijn beslag had gekregen, brengt de heer Camps kort het tijdpad van dit dossier in herinnering. Aanvankelijk had de beslissing moeten vallen tegen 19 december 2007. Op dat ogenblik ontbraken evenwel een aantal gegevens. Die werden opgevraagd, en ontvangen op 21 maart 2008. De beslissing moest worden aangekondigd op 29 april 2008, maar die aankondiging werd uitgesteld tot 15 mei 2008. Aangezien met het oog op een eventuele wijziging van het wetgevend kader voor de transittarieven weinig vooruitgang werd geboekt, meende de CREG dat ze haar beslissing niet meer tot na 15 mei 2008 kon uitstellen.

De CREG heeft zeer recentelijk kennis genomen van het wetsontwerp over de transittarieven. Het ziet ernaar uit dat het wetsontwerp een kostengerelateerde benadering combineert met marktmechanismen, wat verboden

validité des contrats remis en cause par la CREG? Où en est-on maintenant dans le processus de décision? Comment se sont passés les échanges entre la CREG et le gouvernement? Y-a-t-il eu information sur le projet du gouvernement en matière de tarifs de transit?

M. Bart Laeremans, président (VB), souhaite savoir quels sont les exemples européens en la matière. Y-a-t-il eu échanges avec la Commission européenne sur la valeur des contrats en question?

M. Guido Camps (CREG) souligne que des tableaux d'analyse et de comparaison des contrats de transit existent. Si cela peut se faire d'un point de vue juridique, ces informations seront portées à la connaissance de la commission.

Mme Sophie Dutordoir (Fluxys) estime que ces données présentent un caractère de confidentialité qui ne permet pas de les rendre publiques.

M. Bart Laeremans (VB) précisent que le cas échéant, ces données pourraient être communiquées lors d'une séance à huis clos.

M. Camps (CREG) estime que le gaz devra être acheminé de régions de plus en plus éloignées et transité par différents pays tels que la Pologne et l'Allemagne. Il est à espérer que ces pays pratiqueront aussi des tarifs de transit basés sur les coûts.

Les tarifs ont été revus à la baisse sur base de la mise en œuvre du principe de tarifs déterminés par les coûts. Or, les coûts étaient orientés à la baisse.

Par rapport au fait d'avoir pris une décision le 15 mai 2008 sans avoir attendu que le projet de loi du gouvernement ne soit finalisé, M. Camps rappelle brièvement la chronologie de ce dossier. La décision devait être initialement prise pour le 19 décembre 2007. Or, à ce moment, des informations manquaient. Elles ont été demandées et obtenues en date du 21 mars 2008. La décision devait être annoncée le 29 avril 2008. Elle a alors été reportée au 15 mai 2008. Comme il y avait peu d'avancée sur une possible modification du cadre législatif en matière de tarifs de transit, la CREG a estimé ne plus pouvoir postposer sa décision au-delà du 15 mai 2008.

La CREG a pris connaissance très récemment du projet de loi du gouvernement sur les tarifs de transit. Ce projet semble combiner une approche basée sur les coûts avec des mécanismes de marché, ce que les

is door de Europese autoriteiten. Men moet opteren voor het ene of voor het andere, maar de twee mogelijkheden gaan niet samen. De CREG heeft nog niet de laatste hand gelegd aan haar advies terzake; tot dusver heeft slechts een eerste bespreking plaatsgevonden.

De heer Guido Camps (CREG) vindt dat de investeringen niet worden ontmoedigd door de beslissing om de transitarieven te verlagen, met name omdat rekening is gehouden met een winstmarge en met de afschrijvingen.

Vergelijkingen met het buitenland zijn heel moeilijk, aangezien die landen op contractuele basis hebben gehandeld. Het is bovendien niet makkelijk aan gegevens te geraken.

Het opleggen van voorlopige tarieven is het resultaat van wetbepalingen, in voorkomend geval een koninklijk besluit. De duur van 4 jaar gedurende welke de prijzen worden vastgesteld, wordt opgelegd in het kader van de regelgeving.

De spreker ziet geen verband tussen de daling van de transitarieven en de rechtszekerheid. De beslissing van de CREG werd aan de minister op 27 mei 2008 uiteengezet.

Mevrouw Sophie Dutordoir (Fluxys) herinnert eraan dat de vier activiteiten van Fluxys gescheiden activiteiten zijn, met afzonderlijke rekeningen. De voor een bepaalde activiteit toegepaste tarieven hebben bijgevolg geen enkele invloed op de tarieven in een andere activiteit.

De heer Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) preciseert dat de scheiding van de activiteiten uit technisch standpunt misschien een feit is, maar niet verhindert dat de rentabiliteit van één activiteit invloed heeft op de andere.

Mevrouw Sophie Dutordoir (Fluxys) preciseert dat die scheiding van activiteiten wordt nagegaan en gecontroleerd door de regulator. Men moet voorts het onderscheid tussen Fluxys en de aandeelhouders voor ogen houden. Het is precies Fluxys dat aan de Europese Commissie de oprichting van Fluxys International heeft voorgesteld, als oplossing voor de fusie Suez-Gaz de France. Belangrijk is de eenheid van «bevelvoering» tussen Fluxys en Fluxys International.

De spreekster voegt eraan toe dat alle betrokkenen ermee akkoord gaan de transitactiviteit bij Fluxys te laten plaatshebben. Zij wenst dat de transitactiviteiten van Distrigas & Co worden overgedragen naar Fluxys, voor wie zulks een inherente activiteit is. Het management van Fluxys heeft zich tot op heden nooit uitgesproken over de waardering van de transitactiviteit van Distrigas & Co. De spreekster zal haar standpunt over de waardering van

autorités européennes interdisent. C'est l'une approche ou l'autre mais pas une combinaison des deux. L'avis de la CREG à ce sujet n'est pas finalisé; à ce stade, n'a eu lieu qu'une première discussion.

M. Camps (CREG) estime que les investissements ne sont pas découragés par la décision de réduire les prix du transit, notamment parce que une marge de profit et les amortissements ont été pris en compte.

Les comparaisons avec les pays étrangers sont très difficiles à réaliser dans la mesure où ces pays ont agi sur base contractuelle. Les données sont en outre difficiles à obtenir.

L'imposition de tarifs provisoires résulte de dispositions légales, en l'occurrence d'un arrêté royal. La durée de 4 ans pour laquelle les prix sont fixés est imposée par le cadre réglementaire.

M. Camps ne voit pas de relation entre la baisse des tarifs de transit et la sécurité juridique. La décision de la CREG a été exposée au ministre le 27 mai 2008.

Mme Sophie Dutordoir (Fluxys) rappelle que les quatre activités de Fluxys sont des activités séparées, avec des comptes séparés. Les tarifs pratiqués dans une activité n'ont par conséquent aucun impact sur les tarifs pratiqués dans une autre activité.

M. Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) précise que si d'un point de vue technique, la séparation des activités est bien une réalité, il n'empêche que de facto la rentabilité d'une activité n'est pas sans influence sur la rentabilité des autres activités.

Mme Sophie Dutordoir (Fluxys) précise que cette séparation des activités est vérifiée et contrôlée par le régulateur. Il fait en outre garder à l'esprit la distinction entre le management de Fluxys et ses actionnaires. C'est un actionnaire de Fluxys qui a proposé la création de Fluxys International à la Commission européenne, comme solution à la fusion Suez-Gaz de France. Ce qui importe, c'est l'unité de «commandement» de Fluxys et de Fluxys International.

Mme Dutordoir ajoute que tous les acteurs sont d'accord sur le fait que l'activité de transit a sa place chez Fluxys. L'intervenante souhaite que les activités de transit de Distrigas and Co soient transférées à Fluxys dont c'est une activité inhérente. Le management de Fluxys ne s'est jamais prononcé à ce jour sur la valorisation de l'activité de transit de Distrigas and Co. Mme Dutordoir exprimera son point de vue sur la valorisation de l'activité transit

de transitactiviteit te gelegener tijd aan het onafhankelijk comité van bestuurders van Fluxys meedelen.

De spreekster is tegen de door de CREG voorgestelde tariefverlaging, aangezien zulks een factor van instabiliteit vormt. De investeerders vragen stabiliteit en zicht op een reguleringsperiode die langer is dan de huidige vier jaar. Zij acht het wettelijk mogelijk een afwijking van de gewone tariefregeling te vragen om een langere stabiliteitsperiode te verkrijgen.

De rendementen van 9% voor de nieuwe leidingen en van ongeveer 6% voor de bestaande zijn rendementen vóór belastingheffing. Andere elementen spelen een rol als wordt beslist te investeren, met name de afschrijvingsperiode; die bedraagt in België 40 jaar, terwijl die periode in Nederland tot 20 jaar is teruggebracht, wat beter overeenstemt met het risicoprofiel van de doorvoeractiviteit.

Fluxys heeft met de Europese autoriteiten geen contact gehad. Ten aanzien van het wetsontwerp van de regering heeft de spreekster haar bezorgdheid inzake de stabiliteit en zichtbaar stabiele tarieven gedurende langere periodes te kennen gegeven.

In verband met de toekomstige terminal in Rotterdam is de spreekster van mening dat voor de moleculen die daar zullen aankomen, van het Belgische nettatarief gebruik zal worden gemaakt voor ze naar het zuiden te laten stromen. In verband met de terminal in Duinkerke, waarvoor nog geen definitieve beslissing tot bouwen is genomen, kunnen de Fluxysinstallaties in Zeebrugge, en met name de verbinding met het Verenigd Koninkrijk, dienen om de moleculen die in Duinkerke arriveren en waarvan een deel voor het Verenigd Koninkrijk bestemd is, naar dat land te transporteren.

Het groot probleem en de uitdaging voor morgen zal erin bestaan gas te betrekken tegen de juiste prijs en op het goede moment en het naar België te zenden.

De terminal van Zeebrugge ligt voor op zijn Europese concurrenten. In april jongstleden zijn de uitbreidingswerken afgerond. De capaciteit van de terminal in Zeebrugge is verdubbeld. Andere projecten — inzake opslag of injectie in het net — liggen ter bespreking voor met partners en zouden binnenkort gestalte moeten krijgen. Een verdere uitbreiding van de site van Zeebrugge zal op zee moeten geschieden; in die context zal een beslissing moeten vallen in verband met het Sternenschiereiland.

Fluxys is als beursgenoteerde en aan de «gaswet» onderworpen naamloze vennootschap een van de meest gecontroleerde vennootschappen van België.

le moment venu devant le comité des administrateurs indépendants de Fluxys.

L'oratrice est contre la baisse de tarif de la CREG dans la mesure où cette baisse est facteur d'instabilité. Les investisseurs demandent de la stabilité et de la visibilité sur une période régulatoire plus longue que les quatre années actuelles. Mme Dutordoir estime qu'il est possible, de par la loi, de solliciter une dérogation au régime de tarification ordinaire pour obtenir une période de stabilité des prix plus longue.

Les rendements de 9% pour les nouvelles canalisations et de l'ordre de 6% pour les conduites existantes sont des rendements avant impôts. D'autres éléments jouent lors d'une décision d'investissement et notamment la période d'amortissement qui est de 40 ans en Belgique alors qu'elle a été ramenée à 20 ans aux Pays-Bas, ce qui correspond mieux au profil de risque de l'activité de transit.

Fluxys n'a pas eu de contact avec les autorités européennes. Par rapport au projet de loi du gouvernement, Mme Dutordoir a fait part de ses préoccupations en matière de stabilité et de visibilité des tarifs sur de plus longues périodes.

S'agissant du terminal à venir à Rotterdam, l'intervanante estime que les molécules qui y arriveront emprunteront le réseau de tarif belge pour être acheminées vers le sud. A propos du terminal de Dunkerke dont la décision de construction n'est pas définitive, les installations de Fluxys à Zeebruges et notamment l'interconnexion avec le Royaume Uni peuvent servir à acheminer vers ce pays les molécules qui arriveraient à Dunkerke et dont une partie est destinée au Royaume-Uni.

Le grand problème et défi de demain sera de se procurer du gaz au juste prix et au bon moment et de l'acheminer en Belgique.

Le terminal de Zeebruges est en avance sur ses concurrents européens. Des travaux d'extension y ont été finalisés en avril dernier. La capacité du terminal de Zeebruges en a été doublée. D'autres projets sont en discussion, en matière de stockage ou d'injection dans le réseau, avec des partenaires et devraient être concrétisés prochainement. Une extension ultérieure du site de Zeebruges devra se faire sur la mer; dans ce contexte, une décision concernant l'île des Sternes devra être prise.

Fluxys est une des sociétés les plus contrôlées de Belgique, en tant que société anonyme, cotée en bourse, soumise à la loi «gaz».

Mevrouw Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) vindt het de taak van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen om een Europese richtlijn te interpreteren, en niet die van de Belgische wetgever.

De heer Erwin Van Bruysel (Distrigas) vindt dat de door de CREG aan de Europese Commissie gerichte vraag goed het gebrek aan duidelijkheid in de huidige reglementering illustreert, alsook het feit dat verscheidene interpretaties mogelijk zijn. In een dergelijke context en in de wetenschap dat er interpretatie nodig is, lijkt het voorbarig beslissingen te nemen inzake transitatieven die op de lange termijn gevolgen zullen hebben voor de geldigheid van de contracten. De spreker betreurt dat een beslissing is genomen op grond van een interpretatie in een onduidelijke context. Het dossier is dan voorgelegd aan de Raad van State om het, ofwel rechtstreeks door de Raad van State, ofwel via een prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen, mogelijk te maken terzake tot een definitieve beslissing te komen.

De spreker denkt dat mochten de Belgische transitatieven niet concurrerend zijn geweest, ze niet door de «shippers» zouden zijn aanvaard. De Belgische tarieven zijn afgestemd op die van de buurlanden. Hij onderstreept dat het belangrijk is op termijn stabiele tarieven te waarborgen op basis van een stabiele tariefaanpak, wat verschillende tarieven naar gelang van de omstandigheden niet uitsluit. Als ze eenmaal op basis van een bepaalde methode zijn vastgesteld, moeten de tarieven vervolgens stabiel blijven.

Mevrouw Muriel Gerkens (Ecolo-Groen!) wenst te weten of de reserves die zijn aangelegd ter financiering van de toekomstige kosten die met die transitstructuren zullen worden gedragen, zijn opgenomen in de methode om de transitatieven te berekenen.

Mevrouw Sophie Dutordoir (Fluxys) antwoordt dat bij de berekening van de kosten is rekening gehouden met de verschillende elementen waaruit de kosten bestaan. Die situatie verantwoordt de vraag naar een langere reguleringsperiode, in de orde van 12 jaar, om te komen tot een eenheidstarief, dat gedurende die periode onveranderd zal blijven.

De heer Van Bruysel preciseert dat Fluxys alle doorvoer doorheen België organiseert. Als klant van Fluxys heeft Distrigas & Co doorvoercapaciteit via twee leidingen geboekt. Vervolgens werd die doorvoercapaciteit op de secundaire markt gecommercialiseerd. Die commercialisering heeft in 2007 voor 34% tot de winst van Distrigas bijgedragen. Met de instemming van de aandeelhouders werd die winst niet verdeeld, want Distrigas zal in de toekomst met zware investeringen worden geconfronteerd, met name in opslagcapaciteit

Mme Tinne Van der Straeten (Ecolo-Groen!) estime que c'est à la Cour de justice européenne qu'il revient d'interpréter une directive européenne, pas au législateur belge.

M. Erwin Van Bruysel (Distrigaz) estime que la demande adressée à la Commission européenne par la CREG illustre bien le manque de clarté du cadre réglementaire actuel et le fait que différentes interprétations sont possibles. Dans un tel contexte et sachant qu'il y a un besoin d'interprétation, il paraît prématuré de prendre des décisions en matière de tarifs de transit qui auront des conséquences de longue durée sur la validité des contrats. L'intervenant regrette qu'une décision ait été prise sur base d'une interprétation dans un contexte qui n'est pas clair. Le dossier a dès lors été soumis au Conseil d'état pour que, soit directement par le Conseil d'État, soit par le biais d'une question préjudicielle à la Cour de justice européenne, il soit possible de parvenir à une décision définitive en la matière.

M. Van Bruysel estime que si les tarifs belges de transit n'étaient pas compétitifs, ils n'auraient pas été acceptés par les shippers. Les tarifs belges sont en ligne avec ceux des pays voisins. Il souligne l'importance de garantir la stabilité des tarifs dans le temps sur base d'une approche tarifaire stable, ce qui n'exclut pas des tarifs différents en fonction des circonstances. Une fois fixés sur base d'une méthodologie donnée, les tarifs doivent rester stables.

Mme Muriel Gerkens (Ecolo-Groen!) souhaite savoir si les réserves qui sont constituées pour financer les coûts futurs qui seront supportés sur ces infrastructures de transit à l'avenir sont intégrés dans la méthode de calcul des tarifs de transit.

Mme Dutordoir précise que les différents éléments qui constituent le coût, y compris les investissements du futur, sont intégrés dans le calcul du coût. Cette situation justifie la demande d'une période régulatoire plus longue, de l'ordre de 12 ans pour sortir un tarif unique par unité qui restera inchangé pendant cette période de 12 ans.

M. Van Bruysel précise que tout le transit en Belgique est commercialisé par Fluxys. En tant que client de Fluxys, Distrigaz and Co a réservé de la capacité de transit par deux contrats sur deux canalisations. Cette capacité de transit a ensuite été commercialisée sur le marché secondaire. Cette commercialisation a contribué en 2007 au bénéfice de Distrigaz à hauteur de 34%. Ce bénéfice, en accord avec les actionnaires, n'a pas été distribué car Distrigaz sera confronté à l'avenir à de lourds investissements, notamment en capacités de

in het buitenland. De nood aan bijkomende opslagcapaciteit voor de Belgische markt vertegenwoordigt het driedubbele van de opslagcapaciteit in Loenhout; zulks vergt zware investeringen.

De heer Van Bruysel voegt daaraan toe dat het aandelenbezit in Distrigas sterk evolueert. Sedert 2006 oefent meerderheidsaandeelhouder Suez niet langer de rechten uit die inherent zijn aan de aandelen die het bezit.

De heer Schiltz wenst meer informatie over de tariefbeginselen welke gelden voor de oude en de nieuwe installaties.

De heer Camps licht toe dat het op de nieuwe installaties toepasselijke tariefstelsel een regeling is die afwijkt van de wettelijk bepaalde regels van toepassing op de bestaande installaties. Het verzoek in verband met die nieuwe installaties is afwijkend wat de billijke winstmarge en de tariefduur betreft. Op het verzoek tot een hogere winstmarge heeft de CREG positief geantwoord. De moeilijkheid is gelegen in de termijn van vier jaar, die op het stuk van de meerjarenplannen radicaal in strijd is met het koninklijk besluit van 8 juni 2007.

De heer Tobback wijst erop dat meer dan 30% van de winst van Distrigas afkomstig is van de bij Fluxys gekochte, en vervolgens doorverkochte doorvoercapaciteit. Wat is het verband tussen beide prijzen? Die winst werd gherinvesteerd in het buitenland, terwijl het de bedoeling is de investeringen in België te waarborgen: is dat niet tegenstrijdig? Is het normaal dat de doorvoeractiviteit, waarvan het nationale belang erkend wordt, onderhevig is aan aankoop- en doorverkooptransacties?

Mevrouw Van der Straeten wijst erop dat de vier door de CREG bekrachtigde overeenkomsten alleen geldig zijn op voorwaarde dat ze in overeenstemming zijn met de zogenaamde «gaswet». Wie controleert die voorwaarde? Het regeerakkoord voorziet erin dat het aandeel van de producenten en de leveranciers binnen het totale aandelenpakket van Fluxys International meer dan 25% moet bedragen om de onafhankelijkheid van de netwerkbeheerder te waarborgen. Het lid informeert naar het standpunt van de heer Van Bruysel over die aangelegenheid.

Mevrouw Gerkens vraagt zich af of de prijzen, gezien de wijze waarop ze worden bepaald, *de facto* wel stabiel genoeg zijn. Indien reserves voor toekomstige infrastructuurwerken worden aangelegd, moet de garantie voorhanden zijn dat die behoorlijk voor dat doel zullen worden aangewend. De spreekster vraagt of de heer Van Bruysel zou aanvaarden dat de regulator terzake een inzagerecht geniet. Voorts heeft mevrouw Gerkens

stockage sises à l'étranger. Les besoins en capacités de stockage complémentaires pour le marché belge représentent le triple de la capacité de stockage de Loenhout, ce qui implique de lourds investissements.

M. Van Bruysel ajoute que l'actionnariat de Distrigaz évolue fortement. Depuis 2006, l'actionnaire majoritaire, Suez, n'exerce plus ses droits liés aux actions qu'il détient.

M. Schiltz souhaite un complément d'informations sur les principes tarifaires applicables aux anciennes et nouvelles installations.

M. Camps précise que le régime tarifaire sur les nouvelles installations est un régime dérogatoire par rapport au régime prévu par la loi sur les installations existantes. La demande concernant ces nouvelles installations est dérogatoire en termes de marge bénéficiaire équitable et de durée des tarifs. En ce qui concerne la demande d'une marge bénéficiaire plus importante, la CREG y a répondu favorablement. Le problème concerne la dérogation par rapport au délai de 4 ans qui est en opposition frontale avec l'arrêté royal du 8 juin 2007 sur les tarifs pluriannuels.

M. Tobback relève que plus de 30% du profit de Distrigaz provient de capacités de transit qui ont été achetées à Fluxys et revendues. Quel est le rapport entre ces deux prix? Ce profit est réinvesti à l'étranger alors que l'on souhaite garantir les investissements en Belgique: n'est-ce pas contradictoire? Est-il normal que l'activité de transit, reconnue d'intérêt national, fasse l'objet de transactions d'achat et de vente?

Mme Van der Straeten relève que les 4 contrats validés par la CREG ne sont valables que pour autant qu'ils soient en conformité avec la loi «gaz». Qui contrôle cette condition? L'accord de gouvernement prévoit que la part des producteurs et fournisseurs dans l'actionnariat de Fluxys International devra passer en-dessous de 25% pour garantir l'indépendance du gestionnaire de réseau. Quel est votre point de vue sur ce point?

Mme Gerkens se demande si *de facto*, les prix ne sont pas, de par leur mode de détermination, assez stables. Si des réserves sont constituées pour des travaux futurs aux infrastructures, il faut avoir la garantie que ces réserves seront bien utilisées à cette fin. Est-ce que M. Van Bruysel accepterait que le régulateur ait droit de regard sur cette matière? Mme Gerkens s'interroge par ailleurs sur le fait que suivant les sujets, Distrigaz et Distrigaz and

vragen bij het feit dat Distrigas en Distrigas & Co, naargelang de aangelegenheid waarover het gaat, zich nu eens als afzonderlijke entiteiten voordoen en dan weer als één enkele onderneming. Zij vraagt zich af of die toestand niet nadelig is als het erop aankomt die sector te verdedigen ten aanzien van de Europese instanties.

De heer Possemiers (CREG) legt uit dat de doorvoertarieven niet gereguleerd waren totdat de Europese richtlijn terzake van 2005 in Belgisch recht werd omgezet. De verplichting om de transitactiviteit aan de netwerkbeheerder over te dragen, ligt ten grondslag aan heel het vraagstuk van de doorvoerovereenkomsten.

Volgens mevrouw Dutordoir is Fluxys wat het is dankzij de gezamenlijke strategische visie van zijn referentieaandeelhouders Suez en Publigas. Voor de toekomst wenst mevrouw Dutordoir dat de aandeelhouders de ontwikkelingsstrategie van de onderneming blijven steunen, niet alleen in België bij haar vier basisactiviteiten, maar ook in het buitenland op het vlak van netwerkactiviteiten. De spreekster verlangt dat binnen het Beheerscomité een beheerseenheid wordt gehandhaafd ongeacht de activiteit waarover het gaat.

Mevrouw Dutordoir heeft er geen bezwaar tegen dat de CREG de investeringsplannen van Fluxys en de tenuitvoerlegging ervan kan controleren.

De heer Van Bruysel legt uit dat ten tijde van het voormalige Distrigas een dochteronderneming werd opgericht, met name Distrigas & Co. Tussen Distrigas & Co en Fluxys werd een overeenkomst gesloten over de hele doorvoercapaciteit in de Troll en VTN-leidingen. Distrigas & Co nam het volledige commerciële risico in verband met deze leidingen op zich. Bij de opsplitsing van Distrigas in 2001 werd beslist Distrigas & Co binnen de handelsvennootschap Distrigas onder te brengen.

De heer Van Bruysel is verbaasd over de opmerkingen in verband met de opslagcapaciteit van België in het buitenland. Zonder die opslagcapaciteit in het buitenland zou de bevoorrading van ons land in gevaar komen. In België kan de opslagcapaciteit niet meer worden opgevoerd.

Co apparaissent comme des entités séparées ou des comme une seule entreprise. L'intervenante se demande si cette situation n'est pas préjudiciable à la défense de ce secteur devant les instances européennes.

M. Possemiers (CREG) explique que jusqu'à la transposition en droit belge de la directive européenne en la matière en 2005, les tarifs en matière de transit n'étaient pas régulés. Le transfert obligatoire de l'activité de transit vers le gestionnaire de réseau est à l'origine de toute la problématique sur les contrats de transit.

Mme Dutordoir estime que Fluxys est ce qu'il est grâce à la vision stratégique partagée de ses actionnaires de référence, Suez et Publigaz. Pour l'avenir, Mme Dutordoir souhaite que les actionnaires continuent à soutenir la stratégie de développement de l'entreprise, en Belgique dans ses 4 activités de base, mais aussi à l'étranger dans des activités de réseau. Au niveau du Comité de gestion, l'oratrice souhaite qu'une unité de gestion soit maintenue, quelle que soit l'activité concernée.

Mme Dutordoir n'a pas d'objection à ce que la CREG puisse vérifier les plans d'investissements de Fluxys et leur mise en œuvre.

M. Van Bruysel explique que sous l'ancienne Distrigaz, une filiale avait été créée, Distrigaz and Co. Un contrat portant sur toute la capacité de transit des lignes Troll et VTN avait été conclu entre Distrigaz and Co et Fluxys. Le risque commercial sur ces conduites était supporté par Distrigaz and Co. Lors de la scission de Distrigaz en 2001, il a été décidé de placer Distrigaz and Co au sein de la société commerciale Distrigaz.

M. Van Bruysel s'étonne des remarques sur les capacités de stockage de la Belgique à l'étranger. Sans ces capacités de stockage sises à l'étranger, l'approvisionnement de la Belgique en gaz serait mis en péril. En Belgique, il n'est plus possible d'étendre des capacités de stockage.