



Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas
Nijverheidsstraat 26-38
1040 Brussel
Tel. 02/289.76.11
Fax 02/289.76.09

COMMISSIE VOOR DE REGULERING VAN DE ELEKTRICITEIT EN HET GAS

VOORSTEL

(C) 011213-CDC-48

van

‘koninklijk besluit betreffende de algemene tariefstructuur en de basisprincipes en procedures inzake de tarieven en boekhouding van de aardgasvervoersondernemingen actief op het Belgische grondgebied’

gegeven met toepassing van artikel 15/5, § 2, eerste en derde lid van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen zoals ingevoegd en gewijzigd door artikel 12 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de gasmarkt en het fiscaal statuut van de elektriciteitsproducenten en door artikel 5 van de wet van 16 juli 2001 tot wijziging van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen en tot bekrachtiging van het koninklijk besluit van 18 januari 2001 betreffende het voorlopig systeem tot dekking van de werkingskosten van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG)

13 december 2001

VOORSTEL

De COMMISSIE VOOR DE REGULERING VAN DE ELEKTRICITEIT EN HET GAS (CREG) heeft een voorstel van koninklijk besluit opgesteld betreffende de algemene tariefstructuur en de basisprincipes en procedures inzake de tarieven en de boekhouding van de aardgasvervoersondernemingen, actief op het Belgisch grondgebied.

Artikel 15/5, § 2, eerste lid, van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen bepaalt dat de vervoersondernemingen elk jaar de tarieven voor de aansluiting op en het gebruik van het vervoersnet dat zij exploiteren, alsook de tarieven voor ondersteunende diensten, ter goedkeuring aan de CREG moeten voorleggen. Deze tarieven dienen te worden vastgesteld met inachtneming van richtsnoeren, bepaald in het artikel 15/5, §2, tweede lid, van de voormelde wet van 12 april 1965, en van de algemene tariefstructuur, door de Koning bepaald, op voorstel van de CREG.

Artikel 15/5, § 2, derde lid, van de voormelde wet, regelt de wijze waarop de tarieven dienen opgesteld te worden. Na advies van de CREG stelt de Koning de regels vast inzake de procedure voor de voorlegging en goedkeuring van de tarieven, inzake de bekendmaking en inzake de verslagen en de gegevens die de vervoersonderneming aan de CREG moet verstrekken met het oog op haar controle van deze tarieven. Bovendien stelt de Koning de basisprincipes vast die de vervoersonderneming moet toepassen voor de boekhoudkundige verwerking van de kosten en de doelstellingen die de vervoersonderneming moet nastreven inzake de kostenbeheersing.

Om de coherentie tussen het voorstel, voorzien in artikel 15/5, § 2, eerste lid, van de voormelde wet, en het advies in artikel 15/5, § 2, derde lid, van de voormelde wet te kunnen verzekeren, heeft de CREG gemeend, op basis van artikel 15/14, § 2, tweede lid, 11°, van de voormelde wet, waarbij aan de CREG het initiatiefrecht is toegekend om voorstellen te doen ter uitvoering van de wet of van de uitvoeringsbesluiten, een voorstel van koninklijk besluit te formuleren dat de uitvoering beoogt van alle bepalingen van artikel 15/5, § 2, eerste tot derde lid, van de voormelde wet.

Zoals gebruikelijk bij de CREG, gebeurde de voorbereiding en de redactie van het voorstel van koninklijk besluit, inclusief het daarbij horende voorstel van rapporteringsmodel, na beraadslaging met de belangrijkste betrokkenen van de sector.

Na kennis genomen te hebben van hun standpunten en opmerkingen dienaangaande, stelde de CREG een eerste voorstel op, dat door haar Directiecomité op 4 oktober 2001 werd goedgekeurd.

Dit voorstel werd overgemaakt aan de Algemene Raad van de CREG op 10 oktober 2001. Het werd besproken in de werkgroep "Tariefstructuur gasector", die vergaderde op vrijdag 9 november 2001 en op maandag 19 november 2001. Op basis van deze vergaderingen stelde de werkgroep een ontwerp van advies op, dat besproken werd door de Algemene Raad tijdens de vergadering van 21 november 2001.

Na kennis te hebben genomen van het advies van de Algemene Raad, heeft het Directiecomité één tekstwijziging aangebracht. De andere opmerkingen van de Algemene Raad werden niet in het voorstel geïntegreerd, hoewel het Directiecomité met de overgrote meerderheid kon instemmen. Het Directiecomité was evenwel van oordeel dat deze opmerkingen niet thuishoren in het koninklijk besluit zelf.

Op zijn vergadering van 13 december 2001 werd voorliggend voorstel goedgekeurd door het Directiecomité van de CREG.

Dit voorstel bestaat uit drie delen:

- het eerste deel bevat een aantal algemene opmerkingen;
- het tweede deel formuleert bijzondere opmerkingen over de artikels van het voorstel;
- het derde deel omvat de tekst van het voorstel van koninklijk besluit.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. De CREG dient dit voorstel in om de volgende redenen :

Ten eerste, bepaalt artikel 15/5, §2, eerste lid, van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, (hierna “de gaswet”) , dat de algemene tariefstructuur door de Koning wordt bepaald op voorstel van de CREG .

Ten tweede, bepaalt datzelfde artikel 15/5, §2, in zijn derde lid dat na advies van de CREG, de Koning de regels vaststelt inzake:

- 1° de procedure voor de voorlegging en goedkeuring van de tarieven ter uitvoering van het eerste lid;
- 2° de bekendmaking van de tarieven bedoeld in het eerste lid;
- 3° de verslagen en de gegevens die de vervoersonderneming aan de CREG moet verstrekken met het oog op haar controle van deze tarieven;
- 4° de basisprincipes die de vervoersonderneming moet toepassen voor de boekhoudkundige verwerking van de kosten;
- 5° de doelstellingen die de vervoersonderneming moet nastreven inzake kostenbeheersing .

Voor de duidelijkheid en om een coherentie te waarborgen tussen het voorstel en het advies dat de CREG aan de Koning moet geven, heeft de CREG het wenselijk geacht deze twee door de gaswet gevraagde documenten te verenigen in één enkel voorstel van koninklijk besluit, hier bijgevoegd.

2. De CREG heeft ervoor gezorgd dat dit enig voorstel werd ontworpen met in het achterhoofd ook twee andere opdrachten die de gaswet haar toevertrouwt.

Enerzijds volgens artikel 15/5, §2, eerste lid, van de gaswet, moet de CREG nagaan of de tarieven zijn “vastgesteld met inachtneming van de richtsnoeren, bepaald in het tweede lid”. Anderzijds volgens artikel 15/14, §2, tweede lid, 9°, van de gaswet, moet de CREG zich ook vergewissen van « de afwezigheid van kruissubsidies tussen de activiteiten van vervoer, doorvoer, distributie en opslag van aardgas ».

De richtlijnen die ten grondslag lagen aan dit streven naar globale coherentie, zijn de volgende.

Ten eerste, om het voortbestaan van haar opdrachten te kunnen waarborgen, onafhankelijk van de organisatiestructuren die worden gebruikt door de ondernemingen die actief zijn op het vlak van het aardgasvervoer (geïntegreerde ondernemingen, al dan niet gesplitste ondernemingen, enz.), heeft de CREG een lijst opgesteld van hoofdactiviteiten waarin deze ondernemingen actief zouden kunnen zijn. Naast de vijf hoofdactiviteiten die specifiek zijn voor de aardgasvervoersnetten, heeft de CREG ook de productie van aardgas, de activiteiten verbonden met de upstream-installaties, de aankoop en de levering van aardgas, de distributie van aardgas en de andere activiteiten (niet met aardgas verbonden activiteiten) in overweging genomen. De volledige lijst van de hoofdactiviteiten met de nodige definities is opgenomen in artikel 1 van dit voorstel van koninklijk besluit. Dit zal het mogelijk maken om te controleren wat gecontroleerd dient te worden en om na te gaan of deze controle wel degelijk over alle door de wet bedoelde materies gaat. Deze opsplitsing per activiteit in plaats van per al dan niet te controleren onderneming biedt nog als voordeel dat er geen problemen zouden moeten zijn om de controles die door de CREG of door andere instellingen moeten worden uitgevoerd, uit te breiden of te beperken, en om ze coherent te maken, aangezien de hele aardgassector erin vertegenwoordigd is zonder overlapping van activiteiten.

Ten tweede heeft de CREG in het kader van iedere hoofdactiviteit met betrekking tot het vervoersnet een lijst opgesteld van de diensten die kunnen worden verstrekt door de ondernemingen die actief zijn op het vlak van het aardgasvervoer en is ze van de stelling uitgegaan dat er met iedere gepresteerde dienst één enkel tarief zou overeenkomen. Gezien de belangrijke rol van deze lijst van diensten vonden er talloze werk- en overlegvergaderingen plaats tussen de CREG en de grootste vervoersonderneming in België, DISTRIGAS. Gemiddeld vond er één vergadering per week plaats gedurende 6 maanden. Het resultaat van dit werk is terug te vinden in de artikels 2 tot 5 van dit voorstel.

Vervolgens heeft de CREG ervoor gezorgd dat de zes richtsnoeren beschreven in artikel 15/5, §2, tweede lid, van de gaswet systematisch in dit voorstel werden opgenomen. De manier waarop de CREG rekening heeft gehouden met deze zes richtsnoeren is gedetailleerd weergegeven in de paragrafen 3 tot 8 hierna.

3. Volgens het eerste richtsnoer van de wet dienen alle tarieven van de vervoersonderneming niet-discriminerend en transparant te zijn.

In de eerste plaats wordt het principe van niet-discriminatie gewaarborgd door het feit dat de tariefformules opgesteld zijn afhankelijk van de meest representatieve fysieke parameters van de aangeboden dienst en niet afhankelijk van het type klant waaraan de gepresteerde dienst wordt gefactureerd.

Vervolgens houdt het voorstel van koninklijk besluit rekening met het transparantieprincipe door het feit dat het het principe invoert volgens welk de begunstigde van een gepresteerde dienst alle kosten veroorzaakt door of toegewezen aan de betrokken dienst dient te betalen.

Deze transparantievereiste wordt ook nageleefd door de invoering in de tariefstructuur en in de bepaling van de tarieven van het principe van naspeurbaarheid van de kosten vanaf hun primaire boeking volgens de aard van de kost tot aan zijn opneming in het tarief dat zal worden toegepast. Deze naspeurbaarheid van de kosten zal als volgt gerealiseerd worden : de kosten volgens hun aard worden geïmputeerd bij één enkele dienst of subdienst, rechtstreeks via een directe kostenveroorzaker of via een verdeelsleutel. Een subdienst wordt gedefinieerd als een homogene prestatie die kan worden uitgevoerd door een aardgasvervoersonderneming en samengevoegd in het kader van een uitgebreider geheel (een dienst). Een dienst wordt dan gedefinieerd als iedere logische samenvoeging van meerdere subdiensten in het kader van één geheel, om een enig tarief toe te passen voor alle prestaties en om zodoende de lijst van de tariefstructuren te vereenvoudigen.

Alle kosten per aard moeten vanzelfsprekend terug te vinden zijn als men de som maakt van de boekingen van de kosten van de betrokken aard volgens de verschillende diensten.

De integratie van al deze kostentoewijzingen in het boekhoudkundig kader naar diensten of subdiensten toe biedt de volgende voordelen: een grotere bestendigheid in de evaluatieregels en een grotere efficiëntie bij de latere controles. De verschillende stadia van de kostentoewijzingen vormen samen de « *activity based costing* » of de boekhoudmethode per activiteit (ABC methode). De artikels 18 tot 20 van dit voorstel van koninklijk besluit leggen de grondslagen van dit principe. Deze methodologie is aanbevolen als een onderneming diensten verleent die samengesteld zijn uit verschillende uiteenlopende homogene prestaties. Iedere boekhoudkundige registratie begint met de toewijzing van de kosten volgens hun aard, wat overigens opgelegd is door de boekhoudwet (wet van 17 juli 1975 betreffende de boekhouding en de jaarrekeningen van de ondernemingen en haar uitvoeringsbesluiten). Dit proces van kostentoewijzingen zal een dubbel gevolg hebben. Enerzijds zullen alle kosten doorberekend worden aan alle klanten en anderzijds zullen de

gefactureerde diensten rechtstreeks en eenduidig verbonden worden met de onderliggende kosten.

Een ander belangrijk principe bij de naleving van de transparantie bestaat erin de evolutie van de werkelijke financiële gegevens te volgen volgens hetzelfde stamien als dat wat werd ontworpen voor het budget. Een budget heeft tot doel financiële informatie voor te stellen en door te geven, om de toekomst gedeeltelijk te voorspellen op basis van geraamde cijfers. De tarieven worden goedgekeurd voor hun toepassing tijdens het volgend boekjaar, en dus op basis van het budget van de vervoersonderneming. Om het ontstaan van de tarieven goed te kunnen begrijpen en opdat de CREG zou beschikken over de elementen die nodig zijn om het tariefvoorstel te beoordelen, is het onontbeerlijk om een gedetailleerd rapporteringsmodel op te stellen over de uitwerking van het budget van de vervoersonderneming. Dit rapport is een absoluut essentieel bescheid in de uitvoering van de verschillende opdrachten van de CREG. Het is het sluitstuk van de hele tariefcontrole in de ruimste zin, inclusief de controle op de afwezigheid van kruissubsidies. Dit principe werd verwerkt in artikel 15 van onderhavig voorstel van koninklijk besluit.

Een nuttig en noodzakelijk vervolg op deze budgetopmaak wordt gegeven door de driemaandelijke opvolging van het jaarlijks budget en door een omstandige verantwoording te eisen in geval van afwijkingen die groter zijn dan 10 % van het budget, zoals voorzien in de artikels 14 en 17 van het voorstel van koninklijk besluit.. Het opvolgen van zowel de opmaak van het budget als van het budget zelf en van de latere afwijkingen ervan, komen de transparantie ten goede omdat ze het mogelijk maakt om de cijfers van het budget en de verschillen ten opzichte van het budget te verantwoorden, niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief.

4. Volgens het tweede richtsnoer van de wet van 12 april 1965 (artikel 15/5, §2, tweede lid, 2°), moeten de tarieven worden bepaald in functie van de kosten en maken het de vervoersonderneming mogelijk om alle reële kosten te dekken die toerekenbaar zijn aan de taken bedoeld in artikels 15/1, 1° en 15/2.

Het toewijzingsproces van de kosten, zoals beschreven in paragraaf 3 van dit voorstel, met betrekking tot de transparantievereiste, garandeert dat de tarieven tot stand komen op basis van de kosten en bijvoorbeeld niet op basis van een marktprijs die een monopolist in zijn voordeel zou kunnen manipuleren.

Opdat alle reële kosten effectief zouden opgenomen worden in de tarieven, is het noodzakelijk dat de vervoersonderneming de opmaak van haar budget zo omstandig mogelijk verantwoordt zodat de CREG bij de goedkeuring van de tarieven het onderscheid kan maken tussen kosten en verspillingen. Dit wordt voorzien in de artikels 16 en 24 van het voorstel van koninklijk besluit.

De CREG wijst erop dat haar onderhavig voorstel van koninklijk besluit het vervoer van aardgas in België, inclusief in-, uit- en doorvoer van aardgas regelt. Artikel 15/5, § 2, van de gaswet handelt over «de tarieven voor de aansluiting op en het gebruik van het vervoersnet». Het regime van de reglementeerde, door de CREG goed te keuren tarieven geldt dus voor alle tarieven voor de aansluiting op en het gebruik van het vervoersnet. Doorvoer van aardgas impliceert ontegensprekelijk ook de aansluiting op en het gebruik van het vervoersnet. Daarom valt de doorvoer van aardgas eveneens onder het regime van de gereglementeerde, door de CREG goed te keuren tarieven bedoeld in artikel 15/5, § 2, van de gaswet.

Het feit dat de doorvoer van elektriciteit niet onder het gelijkaardige regime van gereglementeerde, door de CREG goed te keuren tarieven van toepassing in de elektriciteitsmarkt valt, weerlegt de voorgaande alinea niet, integendeel. De bepalingen van artikel 12, § 1 en §2, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt zijn weliswaar gelijkwaardig aan de bepaling van artikel 15/5, § 2, alinea 1 en 2, van de gaswet. Het bijzondere geval voor de doorvoer van elektriciteit vindt echter haar grondslag in een ander artikel, het artikel 15, § 3, 1°, van de elektriciteitswet dat uitdrukkelijk bepaalt dat over de tarieven voor bepaalde doorvoer van elektriciteit onderhandeld wordt. De uitdrukkelijke bijzondere behandeling voor doorvoer in de elektriciteitswet en de gelijkwaardige bewoordingen van artikel 15/5, § 2, alinea 1 en 2, van de gaswet en van artikel 12, §1 en § 2, van de elektriciteitswet bewijzen ontegensprekelijk dat de doorvoer van aardgas valt onder het regime van de gereglementeerde, door de CREG goed te keuren tarieven.

De memorie van toelichting en de tekst van de gaswet zijn duidelijk, zeker als men hen vergelijkt met de tekst van de elektriciteitswet, zodat er geen beroep dient te worden gedaan op de parlementaire voorbereiding van de gaswet. Toch hecht de CREG eraan te wijzen op een contradictie tussen de tekst van de gaswet en de parlementaire voorbereiding ervan in verband met de tarifiering van de doorvoer van aardgas. In het bijzonder verklaarde de staatssecretaris voor Energie en Duurzame ontwikkeling tijdens de parlementaire voorbereiding dat “voor de doorvoer (...) onderhandelde – en dus geen gereglementeerde –

tarieven” gelden¹. Deze verklaring legde hij af in verband met de definitie van het begrip ‘doorvoer’ die in de gaswet is opgenomen. De definitie van het begrip ‘doorvoer’ vervat in artikel 1, 7° *bis*, van de gaswet impliceert echter niet dat de doorvoer onttrokken zou zijn aan het regime van de gereguleerde, door de CREG goed te keuren tarieven.

De CREG kan hieruit alleen afleiden dat hoogstwaarschijnlijk de bedoeling bestond om de doorvoer te onttrekken aan het regime van de gereguleerde, door de CREG goed te keuren tarieven, maar dat deze intentie niet in een afdoende wettekst geresulteerd heeft. De verklaring van de staatssecretaris voor Energie en Duurzame ontwikkeling strijdt bijgevolg met de tekst van de gaswet. Het is evenwel een normale regel van interpretatie dat de tekst van de wet steeds primeert op de verklaringen afgelegd tijdens de parlementaire voorbereiding van de wet.

5. Volgens het derde richtsnoer van de gaswet (artikel 15/5, §2, tweede lid, 3°) moeten de tarieven een billijke winstmarge inhouden ter vergoeding van het kapitaal geïnvesteerd in het vervoersnet om de optimale ontwikkeling ervan op lange termijn te waarborgen.

De wet specificeert het concept « billijke winstmarge » niet nader. Ze delegeert evenmin enige bevoegdheid tot verdere specificatie ervan aan de Koning of aan de minister bevoegd voor energie. Bijgevolg laat zij de implementatie ervan over aan de CREG wanneer deze de tarieven haar voorgelegd door de vervoersonderneming evalueert. Voor de aardgasvervoersondernemingen actief op het Belgisch grondgebied zal deze marge berekend worden in functie van de financiële behoeften die noodzakelijk en toereikend zijn om het voortbestaan van de activiteit te waarborgen tegen de laagste globale kostprijs voor alle eindafnemers. De CREG meent dat deze marge een kost is op dezelfde wijze als de financiële lasten en dat het de gecombineerde som van deze twee kostensoorten is, die moet worden verkleind, zonder onder een rentabiliteitsdrempel voor de aandeelhouders te gaan die de activiteit in gevaar zou brengen. Er kan geen winstoverschot aan de aandeelhouders worden uitgekeerd. Het moet weer worden afgestaan. Tegelijk en rekening houdend met deze eis zal iedere marge, die niet volstaat voor de vergoeding van de kapitalen, later kunnen worden gecompenseerd volgens nader te bepalen modaliteiten en rekening houdend met de uitsluiting van de onredelijke kosten bedoeld in artikel 24 van dit voorstel. Om rekening te houden met deze twee mechanismen en gelet op het belang van de weersomstandigheden op de leveringen van aardgas en dus op de inkomsten van de

¹ *Parl. St.*, Kamer, 2000-2001, nr. 1242/3, p. 3.

vervoersondernemingen, voor zover ze via proportionele termen worden verschaft, zal een mechanisme worden ingevoerd om deze schommelingen te corrigeren door middel van een regularisatierekening bijgehouden in de vervoersonderneming.

De optimale ontwikkeling van het net op lange termijn betreft niet alleen de investeringskosten maar ook de exploitatiekosten. Er kan derhalve in de onderneming overwogen worden in een stimulans te voorzien om een vermindering van deze laatste te bekomen. Daartoe is de CREG van plan om een verdeling onder alle personeelsleden en de klanten te aanvaarden, van de productiviteitswinsten die stabiel zijn, die de betrokken activiteit niet in gevaar brengen en die gerechtvaardigd zijn (met andere woorden, de besparingen gerealiseerd op de exploitatiekosten, met uitzondering van de afschrijvingen, de personeelskosten, de gasaankopen, de diverse bijdragen en belastingen). Bij voorkomend geval, dat niet expliciet in dit voorstel van koninklijk besluit beschreven is, zal de vervoersmaatschappij verantwoordelijk zijn voor het personeelsdeel. Zodoende zal het personeel van de vervoersondernemingen ook kunnen genieten van de effecten van de liberalisering waarvoor het rechtstreeks verantwoordelijk is, waarbij de aandeelhouders worden vergoed met de billijke marge en de klanten genieten van de effecten die de verschillende ondernomen acties op de prijzen hebben.

6. Volgens het vierde richtsnoer van de gaswet (artikel 15/5, §2, tweede lid, 4°) moeten de tarieven in de mate van het mogelijke beogen het gebruik van de capaciteit van het vervoersnet te optimaliseren.

In een passieve benadering ontmoedigt het richtsnoer bepaald in artikel 15/5, §2, tweede lid, 2°, dat stipuleert dat alle reële kosten in de tarieven dienen opgenomen te worden, reeds in sterke mate de uitbouw van onnuttige en onrendabele investeringen. De vervoersonderneming moet zich er inderdaad van vergewissen dat de kostprijs van een eventuele investering in aanmerking kan worden genomen in de tarieven. Terloops vermelden we dat de CREG het liever heeft over investering dan over capaciteit (term te eigen aan een deel van een vervoersnet, dat nog andere investeringen omvat, zoals de opslag of de installaties van vloeibaar aardgas). Het is evident dat deze veralgemening zich volledig houdt aan de geest van de wet.

Nog steeds in een passieve benadering, verplicht artikel 16, § 1, 2°, van dit voorstel de vervoersonderneming om een uitgebreide analyse uit te voeren van alle investeringen boven de 2.500.000 EUR (ongeveer 100 miljoen BEF). Hierdoor kan de CREG een actualisering

maken van de investeringsprojecten opgesteld met toepassing van artikel 15/13, §1, van de gaswet, kan zij de weerslag ervan begroten en kan zij hypothesen, gebruikt om het plan bedoeld in artikel 15/13, §1, van de gaswet uit te werken, toetsen aan de actualiteit.

In een dynamischer benadering vermeldt de CREG in dit voorstel in de artikels 6 en 7 met betrekking tot de tariefstructuur, dat in de mate van het mogelijke en als dat redelijk is, de tarieven een maximale doeltreffendheid en efficiëntie moeten beogen. Onder doeltreffendheid wordt verstaan, het streven naar het best mogelijke gebruik van de reeds bestaande investeringen, bijvoorbeeld door middel van voordelige seizoenstarieven in een periode waarin de betrokken investering weinig wordt gebruikt. Met efficiëntie bedoelt de CREG dat de vervoersonderneming stimulansen geeft die de « goede » investeringen aanmoedigen en de « slechte » investeringen ontmoedigen, zodanig dat in de toekomst de kosten minimaal zullen zijn voor een maximale dienstverlening. Dit zal bijvoorbeeld tot stand kunnen worden gebracht door een proportionele component in de tarieven in te voeren, die enkel de kosten van de behoeften aan reëel gebruikte diensten zal reflecteren, en niet de reservatie van hypothetische behoeften die misschien nooit gebruikt zullen worden. Het risico van niet-dekking van de kosten voor de betrokken vervoersonderneming zal worden geneutraliseerd door het in paragraaf 5 van dit voorstel vermelde correctiemechanisme (regularisatierekening), terwijl de klanten ten volle zullen genieten van dit mechanisme, zowel op korte termijn (prijs in verhouding tot het werkelijk gebruik) als op middellange of lange termijn (minimalisering van de te dekken investeringen).

7. Volgens het vijfde richtsnoer van de gaswet (artikel 15/5, §2, tweede lid, 5°) moeten de tarieven op voldoende wijze opgesplitst zijn, inzonderheid :

- a) in functie van de voorwaarden en gebruiksmodaliteiten van het vervoersnet;
- b) wat de ondersteunende diensten betreft;
- c) voor wat de eventuele toeslagen voor openbare dienstverplichtingen betreft.

Voor wat punt a) betreft kan alles wat hierboven in punt 3 staat over de niet-discriminatie en de transparantie volledig worden overgenomen. Bovendien preciseert artikel 6 van dit voorstel van koninklijk besluit dat de tarieven moeten worden opgesteld afhankelijk van de meest representatieve parameters van de aangeboden dienst.

Voor wat punt b) betreft, heeft de CREG, zonder dit concept op te geven, beslist om het uit te breiden. Inderdaad, enerzijds zijn de reële ondersteunende diensten (van auxilium in het

Latijn, wat « steun » betekent), relatief beperkt bij aardgas en anderzijds, kan het door de gasvervoersondernemingen aangeboden dienstenaanbod sterk worden uitgebreid.

In de algemene tariefstructuur stelt de CREG derhalve voor om te verwijzen naar drie types diensten en dus ook drie types tarieven, aangezien er een eenduidige samenhang is tussen tarieven en diensten:

- de basisdiensten;
- de complementaire diensten;
- en de supplementaire diensten.

De basisdiensten zijn alle diensten nodig en toereikend om de betrokken activiteiten van de vervoersonderneming te waarborgen. Bij de basisdiensten is er met name de ondersteunende dienst, die de stabilisering van het net waarborgt door middel van reserves in volume en in debiet.

De complementaire diensten zijn alle diensten die de basisdiensten aanvullen, zonder absoluut noodzakelijk te zijn, bijvoorbeeld de opwarming van het gas voor bepaalde klanten, bijzondere ontspanningsinstallaties, enz.

De supplementaire diensten zijn alle diensten die geen basisdiensten of complementaire diensten zijn. Zo is er bijvoorbeeld het onder gas brengen van methaantankers voor rekening van derden, de terbeschikkingstelling van personeel ten bate van derden omwille van specifieke individuele competenties, enz.

In het algemeen zijn de tarieven betreffende de basis- en complementaire diensten gereguleerd onder toezicht van de CREG. De tarieven voor de supplementaire diensten zijn vrij. Deze materie wordt geregeld door artikel 9 van dit voorstel.

De vereiste scheiding van de eventuele toeslagen verbonden met de openbare dienstverplichtingen wordt weerspiegeld in artikel 9, §3 en in artikel 19, §2, 1°,a, van dit voorstel betreffende de algemene tariefstructuur.

8. Volgens het zesde richtsnoer van de gaswet (artikel 15/5, §2, tweede lid, 6°) moeten de tariefstructuren rekening houden met de capaciteit die gereserveerd en nodig is om de vervoersdienst te waarborgen.

De CREG merkt op dat dit richtsnoer verschilt van dit voorzien voor de elektriciteit, dat vermeldt dat de tariefstructuren uniform moeten zijn voor het gehele grondgebied, zonder opsplitsing volgens geografische zone.

Formeel is dit richtsnoer beperkend tot de capaciteit (niet door de wet gedefinieerde term) en is niet noodzakelijk correct. Inderdaad, de (vooraf) gereserveerde capaciteit is niet noodzakelijk dezelfde capaciteit die nodig (werkelijk gebruikt) is. De CREG heeft ervoor gekozen om wat zij denkt dat de geest van de wetgever is, na te leven. Iedere tariefstructuur zal derhalve enerzijds een of meerdere termen moeten bevatten die verbonden zijn aan de inschrijving (reservering) voor de meest representatieve parameter(s) van de beschouwde dienst (capaciteit, enz.), teneinde een deel van de geraamde kosten van deze dienst te dekken en anderzijds een of meerdere termen die verbonden zijn aan het gebruik (wat nodig is) van deze parameter(s), teneinde het saldo van de geraamde kosten te kunnen dekken. De verhouding tussen het deel verbonden aan de inschrijving en het deel verbonden aan het gebruik zal bepaald worden door een strategie die de efficiëntie van het net maximaliseert (cf. paragraaf 6 van dit voorstel) en rekening houdt met de belangen van de verschillende betrokken partijen. Het totaal van deze twee delen zou normalerwijze voor 100% de kosten van de dienst moeten dekken. Zoals reeds vermeld in paragraaf 6, gezien de verschillen tussen het geraamde budget en de realiteit, met name veroorzaakt door klimatologische wisselvalligheden, zal het tekort of het surplus ten aanzien van het geraamde budget weggewerkt worden door het mechanisme beschreven in paragraaf 5 van dit voorstel (regularisatierekening). Deze materie wordt geregeld door artikel 6 van dit voorstel.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Hoofdstuk 1 : Definities

Artikel 1

9. Naast de reeds in de algemene opmerkingen vermelde concepten, definieert dit artikel enkele concepten die nuttig zijn in het kader van een systeem van kostenbeheersing gebaseerd op de ABC-methode (kostprijs van een dienst, directe kostenveroorzaker, enz.). Het definieert eveneens de overbrenging en de flexibiliteitskamer. Terwijl het concept overbrenging louter verband houdt met een verduidelijking van de activiteiten (kortom, het gaat om een activiteit die erin bestaat aardgas te bezorgen op een punt van een vervoersnet door middel van dit net en door het ontvangen van een equivalente hoeveelheid gas aan een ander punt van hetzelfde net), vereist de flexibiliteitskamer meer uitleg, aangezien zij een voorname rol zal spelen in de pragmatische opening van het net en dus in de liberalisering van de aardgassector. Zij is inderdaad het orgaan dat alle actoren in staat zal stellen elkaar te ontmoeten, zowel om onderling onderschrijvingsoverschotten of -tekorten uit te wisselen – het betreft dus een secundaire markt voor de door de vervoersondernemingen aangeboden diensten (vervoercapaciteit, opslagvolume en -debiet, enz.) – als om oplossingen te vinden voor leveringsproblemen (behoefte aan één type gas, bijvoorbeeld arm gas (L-gas), terwijl een ander type gas kon worden aangekocht, bijvoorbeeld rijk gas (H-gas)). Er is gepland om deze flexibiliteitskamer te laten beginnen op de minimumbasis van deze twee types diensten en op basis van een door de CREG niet gereguleerd maar gecontroleerd systeem. Hoewel het gaat om een activiteit die gereguleerd moet worden, tenminste in het begin, dient inderdaad aan dit orgaan de mogelijkheid te worden geboden om aan de behoeften en de aanbiedingen te kunnen voldoen en dus om te kunnen onderhandelen, anders zal dit mechanisme nooit kunnen worden ingevoerd. Er zal een billijke marge op de activiteit aan dit orgaan worden toegekend, voldoende om de installatie ervan te rechtvaardigen, maar niet te veel, zodat de markt kan functioneren en er wel bij vaart.

Hoofdstuk 2 : Algemene tariefstructuur

10. Er is voorzien dat de overbrengingskosten de kosten omvatten van een standaardaansluiting, die later met de vervoersondernemingen moet worden gedefinieerd. Deze kosten voor de aansluiting (fysiek deel van het net dat de klant met het bestaande net verbindt vóór de eerste aftakking), het onderhoud en de eventuele vernieuwing ervan zullen niet meer apart aan de eindafnemers kunnen worden gefactureerd. Wat de standaardaansluitingen zal overschrijden (bijvoorbeeld wat boven een zekere afstand gaat, de passage onder een spoorlijn of een rivier, enz.) zal het voorwerp uitmaken van een supplementair tarief, met andere woorden, geval per geval en op basis van een behoorlijk verantwoord bestek opgesteld. Daarentegen stemt de notie aansluiting overeen met een meer juridisch begrip, in die zin dat ze het ontstaan concretiseert van juridische banden tussen de vervoersonderneming en de klant. Fysiek kan een verbinding worden tot stand gebracht door de opening van de afsluiter die de klant zal bevoorraden. Deze dienst zal alle kosten dekken die uit deze operatie voortvloeien en die niet gedekt zijn door meer gedetailleerde diensten. De principes zelf van het rapporteringsmodel sluiten uit dat deze kosten meermaals worden gefactureerd.

Artikel 8 van dit voorstel bepaalt dat in het algemeen de tarifaire toeslagen niet arbitrair mogen zijn, maar dat ze moeten steunen op de werkelijk gedragen kosten (zowel op korte als op lange termijn).

Hoofdstuk 3 : Procedure van voorstelling en goedkeuring van de tarieven

11. Vanaf hoofdstuk 3 voert het voorstel van koninklijk besluit artikel 15/5, §2, derde lid, van de gaswet uit, waarbij een apart hoofdstuk wordt gewijd aan ieder van de vijf paragrafen van dit artikel. Hoofdstuk 3 behandelt bijgevolg de procedure van voorstelling en goedkeuring van de tarieven waarvan sprake in artikel 15/5, §2, eerste lid.

Artikel 9

12. Artikel 9 bepaalt dat de prijzen van de diensten van vervoersondernemingen die direct verband houden met een vervoersactiviteit gereguleerd zijn. De andere prijzen (secundaire markten, enz.) kunnen geanalyseerd en becommentarieerd worden door de CREG, bijvoorbeeld wanneer ze het voorwerp uitmaken van een klacht of wanneer ze een belangrijke rol spelen in de organisatie van de markt (flexibiliteitskamer, enz.).

Artikel 10

13. Artikel 10 van het voorstel schetst het proces vanaf de indiening van het tariefvoorstel door de onderneming die het aardgasvervoer waarneemt, tot aan de goedkeuring ervan door de CREG.

Het is de bedoeling dit hele proces af te handelen in een periode van drie maanden. Het dossier moet uiterlijk op 30 september van elk exploitatiejaar ingediend worden, zodat de CREG de tarieven normaliter vóór het einde van het jaar kan goedkeuren en publiceren.

Dit is uiteraard slechts mogelijk indien de goedkeuring van de CREG het sluitstuk is van een continu opvolgingsproces. Dit laatste bestaat erin, dat na goedkeuring van haar jaarbudget, de vervoersonderneming om de drie maanden aan de CREG een rapport uitbrengt over de vooruitgang en de uitvoering van haar financiële planning, zowel voor de voorbije drie maanden als voor de gecumuleerde jaarcijfers. Over belangrijke afwijkingen van meer dan 10 % tussen haar budget en haar kosten of werkelijke opbrengsten voor die activiteiten die onderworpen zijn aan de controle van de CREG, moet de vervoersonderneming eveneens een gedetailleerd kwartaalrapport bezorgen (cf. met name de artikels 14 en 17 van dit voorstel van koninklijk besluit). Dankzij een dergelijk ononderbroken opvolgingsproces kan worden vermeden dat de CREG en de vervoersondernemingen aan het eind van het jaar bij de indiening van het budget dat het tariefvoorstel bevat, worden geconfronteerd met onverwachte ontwikkelingen of met grote verschillen ten opzichte van het vorige jaar. Dit proces maakt het ook mogelijk om te vermijden dat de CREG gewoon niet de tijd heeft om een grondige controle van het tariefvoorstel uit te voeren.

Artikel 11

14. Artikel 11 van dit voorstel van koninklijk besluit behandelt de gevallen van verlengde besprekingen tussen de CREG en de betrokken vervoersonderneming over de goed te keuren tarieven. Het stipuleert dat in dergelijke gevallen de CREG voorlopige tarieven kan goedkeuren, die deze onderneming zal moeten toepassen gedurende een periode van drie maanden. Dit artikel is nodig om de normale werking van aardgasmarkt te waarborgen.

Hoofdstuk 4 : Bekendmaking van de tarieven

Artikel 12

15. Artikel 12 van dit voorstel van koninklijk besluit regelt de bekendmaking van de tarieven in uitvoering van artikel 15/5, §3, 2°, van de gaswet . Het voorziet niet alleen in de normale bekendmaking in het Belgisch Staatsblad en in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, overgelaten aan de zorgen van de CREG, maar ook in de elektronische bekendmaking . Deze laatste verplichting geldt niet alleen voor de CREG maar ook voor de vervoersonderneming. Deze laatste moet bovendien alle begunstigden van de aangeboden diensten tijdig inlichten, door gebruik te maken van de meest doeltreffende middelen. Zij moet ook correcte en volledige inlichtingen verstrekken over de geldende tarieven aan alle personen die daar gewoon om vragen.

De bekendmaking moet natuurlijk op tijd gebeuren. Dat betekent in toepassing van artikel 10 van dit voorstel van koninklijk besluit dat de bekendmaking uiterlijk op het einde van het kalenderjaar moet plaatsvinden. Dat betekent ook, met toepassing van artikel 11 van dit voorstel van koninklijk besluit, dat de voorlopige tarieven onmiddellijk moeten worden bekendgemaakt.

Artikel 13

16. Het rapport waarvan sprake in artikel 13 van onderhavig voorstel van koninklijk besluit zal niet alleen een overzicht geven van de tijdens het vorige boekjaar bekendgemaakte tarieven, maar ook van hun evaluatie door de CREG.

Hoofdstuk 5 : Inlichtingen die de vervoersonderneming moet verstrekken aan de CREG met het oog op de controle van de tarieven door de CREG

Artikel 14

17. Artikel 14 van het voorstel van koninklijk besluit regelt de opstelling van de kwartaalinformatie en de overmaking ervan aan de CREG, ten einde het ononderbroken opvolgingsproces door de CREG mogelijk te maken. Het is inderdaad belangrijk dat de CREG kennis kan nemen van de rapporten van de beheersorganen van de betrokken

vervoersonderneming, zodat ze ook de organisatie van deze onderneming in haar kwalitatieve aspecten kan opvolgen en begrijpen.

Artikel 15

18. Artikel 15 van het voorstel van koninklijk besluit stipuleert dat de indiening door de betrokken vervoersonderneming van het budget dat het tariefvoorstel en haar kwartaalrapport bevat, moet gebeuren met behulp van een rapporteringsmodel dat door de CREG aan de betrokken vervoersonderneming is bezorgd.

Inderdaad, voor een grotere doeltreffendheid en in plaats van alle nodige informatie a posteriori en in een verspreide orde te vragen, zoals de wet het toestaat, meent de CREG dat het nuttiger is om vooraf het basisstramien te verschaffen dat zal worden gebruikt voor de goedkeuringsprocedure van de tarieven. Dat betekent niet dat er geen andere informatie kan worden gevraagd in het kader van de aan de CREG bij wet toevertrouwde opdrachten of dat dit stramien niet zal veranderen (de ervaring zal uitwijzen voor welke inlichtingen het nuttig zou zijn dat ze worden toegevoegd en welke inlichtingen eventueel overbodig zijn). In ieder geval moet het rapporteringsmodel rekening houden met de opsplitsingen volgens de hoofdactiviteiten gedefinieerd in hoofdstuk 1 en met de diensten beschreven in hoofdstuk 2 handelend over de algemene tariefstructuur.

Artikel 16

19. Artikel 16 van dit voorstel van koninklijk besluit stipuleert dat de vervoersonderneming gedetailleerde inlichtingen ter beschikking stelt van de CREG over de exogene factoren waaraan ze zal worden onderworpen en die consequenties hebben voor het personeelsbeleid en voor de investeringspolitiek.

Wat de investeringen betreft, is het de bedoeling om een actualisering van het indicatief aardgasbevoorradingsplan bedoeld in artikel 15/13 van de gaswet en met name in §2, 3°, mogelijk te maken. De onderliggende hypothesen bij de opstelling van dit indicatief plan zullen worden geconfronteerd met de planning op korte termijn van ieder project, zodanig dat men de exacte impact op de afschrijvingen en de financieringen van het volgend boekjaar in het bijzonder en op de tarieven in het algemeen kan kennen.

De inlichtingen met betrekking tot het personeelsbeleid en tot de sterke en zwakke punten van de onderneming die de betrokken vervoersonderneming moet bezorgen aan de CREG overeenkomstig artikel 16, §1, 3° en 4°, van dit voorstel van koninklijk besluit, stellen de

CREG in staat om een meer kwalitatieve betekenis te geven aan de becijferde rapporten van het budget en om de risico's waarmee de vervoersonderneming wordt geconfronteerd, beter te kunnen inschatten.

Artikel 16, §1, 5°, van dit voorstel van koninklijk besluit stipuleert dat de vervoersonderneming een voorlopige balans van de jaarrekeningen ter beschikking van de CREG moet stellen voor de eerste drie exploitatiejaren, om haar in staat te stellen de evolutie van de financieringsstructuur op te volgen en in voorkomend geval deze laatste in de door haar gekozen richting te sturen.

Artikel 16, §2, van dit voorstel van koninklijk besluit legt een nieuwe classificatie op van de activa in leasing, ten einde een consistent rapport te krijgen over de activa volgens hun type en niet volgens hun financieringswijze (eigendom of leasing).

Artikel 17

20. Artikel 17 van dit voorstel van koninklijk besluit verplicht de vervoersonderneming om aan de CREG per kostensoort een rapport te bezorgen over de verschillen van meer dan 10% tussen de lasten en de werkelijke opbrengsten enerzijds en het budget anderzijds, waardoor zoveel als mogelijk zal kunnen worden voorkomen dat de CREG ter zake ad hoc gegevens moet opvragen.

Artikel 18

21. Artikel 18 van dit voorstel van koninklijk besluit stipuleert dat de vervoersonderneming, naast de door de wet voorgeschreven boekhouding, ook een analytische boekhouding moet bijhouden.

De combinatie van beide reeksen boekhoudgegevens zal ervoor zorgen dat de transparantie wordt gewaarborgd die nodig is voor de vaststelling van de tarieven. Op basis van deze gedetailleerde gegevens zal de CREG in staat zijn om kostenvergelijkingen uit te voeren tussen gelijksoortige ondernemingen en om met kennis van zaken te kunnen oordelen over de kosten die aan de basis liggen van de tarieven van de betrokken vervoersonderneming en van hun evolutie.

De kern van de aanvullende boekhoudverplichtingen bestaat in het gebruik van een kostenbeheersingsstelsel dat gebaseerd is op de toewijzing van de kosten aan diensten of

subdiensten. De methode die deze toewijzingen regelt, is niet vastgelegd in dit voorstel van koninklijk besluit, maar moet echter ieder jaar ter goedkeuring worden voorgelegd aan de CREG, tegelijk met het budgetvoorstel. Deze methode is belangrijk om het spoor te kunnen volgen van de toewijzing van de kosten aan de verschillende tariefbestanddelen.

Artikels 19 en 20

22. De artikels 19 en 20 van dit voorstel van koninklijk besluit beschrijven een aantal specifieke regels die de analytische boekhouding van de vervoersonderneming in alle gevallen moet naleven, bijvoorbeeld de toewijzing van alle kosten volgens de betrokken diensten of subdiensten, alsook per klantengroep.

Artikel 19 bepaalt in het bijzonder dat alle « speciale » kosten, zoals belastingen, heffingen, toeslagen, diverse bijdragen, voorziene winstmarge, enz. ook worden geboekt bij de betrokken diensten of subdiensten, zodat de tarieven kunnen worden vastgesteld en goedgekeurd rechtstreeks per dienst en op basis van de budgetten die strikt noodzakelijk en toereikend zijn om alle activiteiten te dekken die door de CREG moeten worden gecontroleerd.

Artikel 21

23. Artikel 21 van dit voorstel van koninklijk besluit handelt over de gegevens die nodig zijn voor de berekening van de kosten per eenheid en die buiten de boekhouding worden verkregen. Deze niet-monetaire gegevens zijn belangrijk om de kosten en dus de tarieven per eenheid te bepalen. Het is de reden waarom werd voorgesteld om deze gegevens consistent en uiterst zorgvuldig te beheren, om indien nodig de latere uitvoering van een « *audit trail* » mogelijk te maken.

Artikel 22

24. Het is evident dat de opstelling en het gebruik door de vervoersonderneming van een aangepast boekhoudplan, rekening houdend met de door de artikels 18 en volgende van het voorstel van koninklijk besluit nagestreefde doelstellingen, uitermate belangrijk zijn. Dat is de reden waarom de goedkeuring ervan door de CREG essentieel is.

Artikel 23

25. Artikel 23 van dit voorstel van koninklijk besluit, stelt in uitvoering van artikel 15/5, §2, derde lid, 5°, van de gaswet, de doelstellingen vast die door de vervoersonderneming op het vlak van de kostenbeheersing moeten worden nagestreefd. De vervoersonderneming moet

derhalve de prijs per diensteenheid zo laag mogelijk houden, door de factoren die de kostprijs bepalen, zo goed mogelijk te beheersen. Om dit te doen, moet er ook rekening worden gehouden met het feit dat deze kostprijs ook bepaald wordt door talloze exogene factoren, die niet uitsluitend afhankelijk zijn van de vervoersonderneming.

De evolutie van de prestatie-indicatoren, die de financiële gegevens zal vergelijken met fysieke en dus meetbare outputfactoren, zal aan de CREG belangrijke aanwijzingen geven over de resultaten van het door de vervoersonderneming gevoerde beleid.

Artikel 24

26. Artikel 24 van dit voorstel van koninklijk besluit stelt het gevolg vast dat de CREG kan geven aan de resultaten voortkomend uit dergelijke kostenvergelijkende studies. Ze kan dus op deze basis bepalen dat bepaalde kosten onredelijk zijn en daarom hun doorberekening in de tarieven van de vervoersonderneming weigeren.

Artikel 25

27. De tarieven bedoeld in artikel 15/5, §2, van de gaswet worden overeenkomstig artikel 10 van dit voorstel van koninklijk besluit op basis van het budget van het komende boekjaar vastgesteld. Het budget, en bijgevolg de tarieven, zijn gebaseerd op voorspellingen voor het volgende jaar. Het is dus normaal dat de in de loop van een bepaald boekjaar verwezenlijkte resultaten slechts zelden overeenstemmen met de berekende ontvangsten en uitgaven. Artikel 25 van het voorstel van koninklijk besluit streeft dus naar de verwerking van deze ongelijkheden (zie ook het vijfde punt van de algemene opmerkingen).

Artikel 27

28. Artikel 27 van dit voorstel van koninklijk besluit waakt erover dat de procedure voor de goedkeuring van de tarieven bedoeld in artikel 10 van het koninklijk besluit kan aanvangen zodra dit voorstel van koninklijk besluit van kracht wordt.

Artikel 29

29. Artikel 29 van dit voorstel van koninklijk besluit kent een bepaalde termijn toe aan de vervoersondernemingen voor rapporten over 2001, ten einde voorrang te geven aan de start van het proces van indiening van de tarieven die toepasbaar zullen zijn vanaf begin 2002, voor zover alle nodige wettelijke voorschriften tijdig van kracht worden.

Artikel 30

30. Artikel 30 legt de vervoersondernemingen op vanaf de datum van de inwerkingtreding van het koninklijk besluit in hun contracten een clause te voorzien, waardoor de tariefvoorwaarden, van zodra deze worden goedgekeurd door de CREG, kunnen worden toegepast op hun klanten.

De CREG is er zich van bewust dat artikel 30 van het voorstel misschien zou kunnen conflicteren met het openbare orde-karakter van de gereguleerde tarieven bedoeld in artikel 15/5, §§ 1 en 2, van de gaswet. Zij is evenwel van oordeel dat het niet haar, maar wel de Raad van State toekomt te oordelen of deze tarieven automatisch ook van toepassing zijn op de lopende overeenkomsten.

VOORSTEL VAN KONINKLIJK BESLUIT
KONINKRIJK BELGIË
MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Voorstel van koninklijk besluit betreffende de algemene tariefstructuur en de basisprincipes en procedures inzake de tarieven en de boekhouding van de aardgasvervoersondernemingen actief op het Belgische grondgebied

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, inzonderheid op artikel 15/5, § 2, ingevoegd bij de wet van 29 april 1999 en gewijzigd door artikel 5 van de wet van 16 juli 2001 tot wijziging van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen en tot bekrachtiging van het koninklijk besluit van 18 januari 2001 betreffende het voorlopig systeem tot dekking van de werkingskosten van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas;

Gelet op het advies van de inspecteur van financiën, gegeven op ... ;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting van ...;

Gelet op het advies nr. ...van de Raad van State, gegeven op, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Gelet op het voorstel van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas, gegeven op ... ;

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer en van Onze Staatssecretaris voor Energie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. – Definities

Artikel 1. De definities, vervat in artikel 1 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, gewijzigd door de wet van 29 april 1999 en de wet van 16 juli 2001 zijn van toepassing op dit besluit.

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° "wet" : de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen;

2° "tariefvoorstel" : het voorstel van de aardgasvervoersonderneming omfattende al de tarieven die ze elk jaar aan de Commissie ter goedkeuring dient voor te leggen, overeenkomstig artikel 15/5, § 2, van de wet;

3° "hoofdactiviteit" : iedere activiteit die al dan niet verband houdt met aardgas en die deel uitmaakt van de volgende lijst: de productie van aardgas, de activiteiten in verband met de upstream-installaties, de activiteiten in verband met de LNG-terminals, de overbrenging in een vervoersnet (bestemd voor de Belgische markt of voor de doorvoer van grens tot grens), de opslag, de geïntegreerde werking van het vervoersnet, de aankoop en de levering van aardgas, de activiteiten in verband met de flexibiliteitskamer, de aardgasdistributie en de andere activiteiten (niet met aardgas verbonden activiteiten);

4° "activiteiten in verband met de LNG-terminals" : elke activiteit die als hoofddoel heeft vloeibaar aardgas te ontvangen en terug gasvormig te maken, om het te injecteren in een aardgasvervoersnet, met inbegrip van de nodige bufferstockage;

5° "overbrenging" : activiteit die erin bestaat aardgas te bezorgen op een precieze plaats van het vervoersnet door middel van een leidingennet en door het ontvangen van een equivalente hoeveelheid gas aan een van de ingangspunten van dit leidingennet;

6° "opslag" : activiteit die erin bestaat aardgas in gasvorm of in vloeibare vorm op te slaan in installaties die voornamelijk hiervoor dienen;

7° "flexibiliteitskamer" : orgaan dat onderhandelt met alle geïnteresseerde actoren van de aardgassector, zowel in België als in het buitenland, om de doeltreffendheid van het vervoersysteem te verhogen, enerzijds door middel van zijn complementaire werking bij de door de vervoersondernemingen aangeboden diensten en anderzijds, door ten bate van alle betrokkenen de eventuele effecten van de rigiditeit voortvloeiend uit de in België toegepaste tariefsystemen te beperken;

8° "subdienst" : homogene prestatie die kan worden uitgevoerd door een aardgasvervoersonderneming en gehergroepeerd in het kader van een groter geheel (een dienst);

9° "dienst" : iedere logische hergroepering van meerdere subdiensten in het kader van één enkele benaming (een dienst) met het doel om een enkel tarief toe te passen voor al deze prestaties en om zodoende de lijst van de tariefstructuren te vereenvoudigen;

10° "basisdienst" : elke dienst die noodzakelijk is om een hoofdactiviteit te verzekeren;

11° "complementaire dienst" : iedere dienst die de basisdiensten aanvult zonder absoluut nodig te zijn en waarvan het de vervoersonderneming en de betrokken gebruiker van het vervoersnetwerk vrij staat deze al dan niet aan te bieden, respectievelijk te gebruiken;

12° "supplementaire dienst" : iedere dienst die geen deel uitmaakt van een basisdienst of van een complementaire dienst;

13° "basisactiviteit" : iedere groep basisdiensten die een homogene activiteit vormt in het kader van een hoofdactiviteit;

14° "kosten van een dienst" : iedere groep kosten die verband houdt met de verlening van een dienst, vermeerderd met de kosten van de belastingen, heffingen, toeslagen, bijdragen en vergoedingen toegewezen aan de betrokken dienst;

15° "kosten van een subdienst" : iedere groep kosten die verband houdt met de verlening van een subdienst, vermeerderd met de kosten van de belastingen, heffingen, toeslagen, bijdragen en vergoedingen toegewezen aan de betrokken subdienst;

16° "kostensoort" : de aard van de kosten van een onderneming zoals bedoeld in artikel 3, tweede lid, van het koninklijk besluit van 8 oktober 1976 met betrekking tot de jaarrekening van de ondernemingen;

17° "directe kostenveroorzaker" : iedere parameter die het direct oorzakelijk verband weerspiegelt tussen enerzijds, een dienst of een subdienst en anderzijds, de overeenkomstige kosten;

18° "verdeelsleutel" : elke forfaitaire sleutel gebruikt voor de toewijzing van kosten aan een dienst of een subdienst, in de bij afspraak vastgestelde verhoudingen, als er geen directe kostenveroorzaker is;

19° "aansluiting" : interventie waarmee de aardgasvervoersonderneming de installaties van een klant verbindt met het aardgasvervoersnet. Door deze interventie worden automatisch juridische en financiële banden tussen de vervoersonderneming en de klant gecreëerd;

20° "druk" : de effectieve druk, met andere woorden, de druk gerekend boven de luchtdruk, indien de term "druk" niet anders gepreciseerd is;

21° "maximum toelaatbare bedrijfsdruk" : de maximum effectieve druk waarop een leiding of een aftakking kan worden geëxploiteerd overeenkomstig de geldende wettelijke bepalingen.

HOOFDSTUK 2. – Algemene tariefstructuur.

Art. 2. De algemene tariefstructuur, voorzien overeenkomstig artikel 15/5, § 2, van de wet, onderscheidt drie soorten tarieven:

- 1° de tarieven voor de basisdiensten;
- 2° de tarieven voor de complementaire diensten;
- 3° de tarieven voor de supplementaire diensten.

Art. 3. § 1. De tarieven voor de basisdiensten worden opgesteld in het kader van iedere basisactiviteit van de hoofdactiviteiten die in verband staan met het aardgasvervoersnet.

§ 2. Voor de activiteiten in verband met de LNG-terminals zijn de basisactiviteiten:

- 1° de ontvangst van het vloeibaar aardgas, bestanddeel van de naamgevende basisdienst;
- 2° de bufferstockage van dit vloeibaar aardgas nodig voor een normaal proces van hervergassing, d.w.z. 1 stockagedag per hoeveelheid m³ LNG gelost in de terminal, gelijk aan de normale dagcapaciteit (d.w.z. de nominale jaarlijkse capaciteit tot hervergassing ter plaatse aanwezig gedeeld door 365,25 en door 1,15), bestanddeel van de naamgevende basisdienst;
- 3° de afgifte van het opnieuw gasvormig gemaakt aardgas, bestanddeel van de naamgevende basisdienst.

§ 3. Voor de opslaginstallaties zijn de basisactiviteiten :

- 1° de injectie van het aardgas in de opslag, bestanddeel van de naamgevende basisdienst;

- 2° de opslag van het vereiste volume tijdens de gevraagde periode, bestanddeel van de naamgevende basisdienst;
- 3° het opnieuw afgeven van het aardgas aan de uitgang van de opslag, bestanddeel van de naamgevende basisdienst.

§ 4. Voor de overbrenging in een vervoersnet zijn de basisactiviteiten :

- 1° de overbrenging naar de nationale markt, met inbegrip van de prestaties met betrekking tot de aanlandingspunten, dat bestaat uit de volgende basisdiensten:
 - a) de overbrenging door de hoofdvervoersleidingen (installaties bestaande uit de ontvangst en de leidingen waarvan de maximum toelaatbare bedrijfsdruk gelijk is aan of groter dan 65 bar), met inbegrip van de samendrukkingen en ontspanningen op het net, de debiet- en drukregelinstallaties, de standaard aftakkingen aangesloten op deze leidingen, alsook het onderhoud en de exploitatie van deze installaties;
 - b) de overbrenging door de secundaire vervoersleidingen (installaties bestaande uit de ontvangst en de leidingen waarvan de maximum toelaatbare bedrijfsdruk kleiner is dan 65 bar), met inbegrip van de samendrukkingen en de ontspanningen op het net, de debiet- en drukregelinstallaties, de standaardaftakkingen aangesloten op deze leidingen, alsook het onderhoud en de exploitatie van deze installaties.

2° de doorvoer van grens tot grens, met inbegrip van de prestaties met betrekking tot de aanlandingspunten, die bestaat uit de basisdienst inhoudende de overbrenging door de hoofdvervoersleidingen (installaties bestaande uit de ontvangst en de leidingen waarvan de maximum toegelaten bedrijfsdruk gelijk is aan of groter dan 65 bar), hun onderhoud en hun exploitatie, behalve de complementaire samendrukkings- en ontspanningsdiensten;

3° de flexibiliteitsdienst verbonden met de overbrenging in het vervoersnet (opslag in de leidingen), bestanddeel van de naamgevende basisdienst.

§ 5. Voor de geïntegreerde werking van het vervoersnet zijn de basisactiviteiten de coördinatie van alle basis- en complementaire diensten van het aardgasvervoersnet, behalve bepaalde prestaties van de flexibiliteitskamer die geen coördinatie vereisen. Deze verschillende basisactiviteiten bestaan uit de volgende basisdiensten :

- 1° de controlekamer, met inbegrip van het administratief beheer en de commercialisering van de verschillende basis- en complementaire diensten van de activiteiten verbonden met de LNG-terminals, met de opslag en met de overbrenging in het vervoersnet;
- 2° het technisch beheer van het net, met inbegrip van de controlemeting aan de grenzen en in het net, het toezicht op de kwaliteit (samenstelling en druk) en temperatuur van het gas en de compensatie van de verliezen in het vervoersnet;
- 3° de aansluiting;
- 4° de toegang tot het algemeen datasysteem;
- 5° de veiligheidsuitbalancering van het net (reservering in volume en in debiet);
- 6° de recuperatie van de opgelegde kosten, met name de openbare dienstverplichtingen.

§ 6. Voor de flexibiliteitskamer is er geen basisdienst.

Art.4. De tarieven voor de complementaire diensten hebben met name betrekking op de volgende complementaire diensten :

1° voor de activiteiten verbonden met de LNG-terminals is er met name:

- a) de flexibiliteit verbonden met een stockagegebruik dat het gebruik nodig voor een normaal proces, overschrijdt;
- b) de wijziging van de samenstelling van het afgegeven gas;

2° voor de stockage-installaties is er met name :

de wijziging van de samenstelling van het binnenkomend gas;

3° voor de overbrenging door het vervoersnet is er met name :

- a) de odorisering;
- b) de ontspanningsinstallaties aan de afnamepunten;
- c) de meetinstallaties bij de klanten;
- d) de opwarming van het gas, specifiek voor bepaalde klanten;
- e) de specifieke studies betreffende het aardgasvervoersnet;
- f) de prestaties met betrekking tot de aanlandingspunten voor de doorvoer;
- g) de samendrukking voor de doorvoer, met inbegrip van het verbruik ervan;
- h) de ontspanning voor de doorvoer, met inbegrip van het verbruik ervan;

4° voor de geïntegreerde werking van het vervoersnet is er met name :

- a) de wijziging van de kenmerken van het gas;
- b) de informatiedienst voor de verwachte schommelingen van de gaskwaliteit;

5° voor de flexibiliteitskamer zijn er geen complementaire diensten.

Art. 5. De tarieven voor de supplementaire diensten worden geval per geval door de dienstverlener opgesteld.

Voor de flexibiliteitskamer dekken de supplementaire diensten alle diensten beschikbaar in België en in het buitenland die haar in staat zullen stellen haar taak te vervullen. Zij omvatten met name :

- a) de diensten voor de organisatie van een secundaire markt van de capaciteiten ten gunste van de eindafnemers of anderen;
- b) de diensten voor de organisatie van een uitwisselingsmarkt tussen gas met verschillende kenmerken.

Art. 6. Ieder tarief voor de basisdiensten en de complementaire diensten wordt opgesteld rekening houdend met de meest representatieve parameters van de aangeboden dienst.

Het kan termen omvatten in verband met de onderschrijving van deze parameters (vast deel) en termen in verband met het gebruik van deze parameters (evenredig deel).

De verhouding tussen het deel verbonden met het gebruik en het deel verbonden met de onderschrijving wordt bepaald door een beleid gebaseerd op het streven naar de grootst mogelijke efficiëntie en door het toepassen van een strategie van optimalisering op middellange termijn van de kosten en van de door het net verleende diensten.

Voor iedere dienst moet vooraf een redelijke verhouding ter goedkeuring aan de Commissie worden voorgelegd.

Art. 7. Als dat mogelijk en redelijk is, zullen de tarieven verschillende termen omvatten afhankelijk van de meest representatieve seizoenen voor de betrokken dienst, om de doeltreffendheid van de investeringen en dus van hun gebruik te optimaliseren.

Art. 8. De tarifaire toeslagen die voortvloeien uit de niet-naleving van de gewone gebruiksvoorwaarden voor het vervoersnet zullen worden vastgesteld op basis van de op korte en middellange termijn werkelijk opgelopen kosten, zoals bijvoorbeeld het tarief verbonden met de veiligheidsuitbalancerings van het net of de prijzen van de flexibiliteitskamer; zij hebben eveneens tot doel een verstandig gebruik van het vervoersnet te verzekeren, in functie van de normale gebruiksvoorwaarden van het desbetreffende vervoersnet.

HOOFDSTUK 3. - Procedure voor de voorlegging en de goedkeuring van de tarieven

Art. 9. § 1. De tarieven van de aardgasvervoersondernemingen betreffende de basisdiensten en de complementaire diensten zijn gereguleerd.

§ 2. De tarieven voor de supplementaire diensten van de aardgasvervoersondernemingen, de tarieven toegepast tussen de verschillende gebruikers van het vervoersnet en de tarieven of bedragen die worden gefactureerd aan de verantwoordelijke entiteit van het vervoersnet, bijvoorbeeld in het kader van een financiering of van externe operationele kosten, moeten niet vooraf aan de CREG worden voorgelegd. Ze kunnen wel door haar geanalyseerd en van commentaar voorzien worden, bij voorbeeld in geval van klacht of wanneer ze een belangrijke rol spelen in de organisatie van de markt (flexibiliteitskamer, enz.).

§ 3. Elke aan een klant verleende en gefactureerde dienst wordt vergoed volgens een tarief die de geraamde kosten dekt, die door de betrokken vervoersonderneming werden voorgelegd en door de Commissie indien nodig goedgekeurd, rekening houdend met het respecteren van de afwezigheid van kruissubsidies, van artikel 24 en van hetgeen vermeld wordt onder §1 en 2 en hierboven.

Deze geraamde kosten bestaan uit:

- de exploitatiekosten betrekking hebbend op goederen en diensten
- de exploitatiekosten betrekking hebbend op het personeel
- de exploitatiekosten betrekking hebbend op de afschrijvingen en provisies
- de prestaties van andere hoofdactiviteiten
- andere exploitatiekosten
- een billijke marge bestemd voor het vergoeden van kapitaal geïnvesteerd in het vervoersnet via eigen fondsen en fondsen geleend bij derden
- uitzonderlijke kosten
- belastingen, voorheffingen, extra belastingen en bijdragen

Art. 10. § 1. Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient de vervoersonderneming haar budget met tariefvoorstel voor het volgende exploitatiejaar in bij de Commissie.

Het budget met tariefvoorstel wordt per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie.

§ 2. Binnen de vijftien kalenderdagen na ontvangst van het budget met tariefvoorstel bevestigt de Commissie aan de vervoersonderneming per brief, per telefax, per e-mail met gecertificeerde elektronische handtekening of per drager met ontvangstbewijs de volledigheid van het dossier of bezorgt zij haar een lijst van inlichtingen die zij bijkomend moet verstrekken.

Binnen de vijftien kalenderdagen na ontvangst van de brief, de telefax, de e-mail met gecertificeerde elektronische handtekening of het ontvangstbewijs, bedoeld in het vorige lid en waarin haar om bijkomende inlichtingen verzocht werd, verstrekt de vervoersonderneming aan de Commissie deze inlichtingen per drager en tegen ontvangstbewijs.

§ 3. Binnen de dertig kalenderdagen na ontvangst van het budget met tariefvoorstel of, in voorkomend geval, na ontvangst van de bijkomende inlichtingen brengt de Commissie de vervoersonderneming bij een brief per drager met ontvangstbewijs op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afwijzing van het tariefvoorstel.

In haar beslissing tot afwijzing geeft de Commissie aan op welke punten de vervoersonderneming het budget met tariefvoorstel moet aanpassen om een goedkeurende beslissing van de Commissie te verkrijgen.

§ 4. Indien de Commissie het tariefvoorstel van de vervoersonderneming afwijst, dient de vervoersonderneming binnen de vijftien kalenderdagen na ontvangst van de beslissing tot afwijzing haar budget met aangepast tariefvoorstel in bij de Commissie volgens de procedure bedoeld in § 1, tweede lid, van dit artikel.

Binnen de termijn bedoeld in het eerste lid hoort de Commissie de vervoersonderneming indien deze erom verzoekt.

Binnen de vijftien kalenderdagen na ontvangst van het budget met aangepast tariefvoorstel brengt de Commissie de vervoersonderneming bij een ter post aangetekend schrijven op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afwijzing van het aangepaste tariefvoorstel.

Art. 11. Indien de vervoersonderneming haar verplichtingen niet nakomt binnen de termijnen die artikel 10 haar oplegt, of indien de Commissie beslist heeft tot afwijzing van het aangepaste tariefvoorstel, kan de Commissie, voorlopige tarieven goedkeuren, die de vervoersonderneming dient toe te passen, uitgaande met name van de laatste goedgekeurde tariefvoorstellen en voor een hernieuwbare periode van drie maanden.

Het eerste lid is eveneens van toepassing indien de vervoersonderneming zijn analytisch boekhoudplan niet aan de Commissie voorlegt binnen de termijn die artikel 22 van dit besluit haar oplegt of indien de Commissie weigert dit analytisch boekhoudplan goed te keuren.

HOOFDSTUK 4. - Bekendmaking van de tarieven

Art. 12. § 1. De Commissie laat haar eventuele beslissing tot goedkeuring van het tariefvoorstel bedoeld in artikel 10 van dit besluit voor het komende exploitatiejaar bekendmaken in uiterlijk de laatste editie van het *Belgisch Staatsblad* en van het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* van het lopende jaar, alsook onverwijld langs elektronische weg.

§ 2. In voorkomend geval laat de Commissie haar beslissing bedoeld in artikel 11 van dit besluit onverwijld bekendmaken in het *Belgisch Staatsblad* en in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, alsook langs elektronische weg.

§ 3. De vervoersonderneming maakt de tarieven goedgekeurd door de Commissie onverwijld aan de netgebruikers bekend op de wijze die zij passend acht, en stelt ze ter beschikking aan iedereen die erom verzoekt. Zij maakt ze eveneens onverwijld bekend langs elektronische weg.

Art. 13. De Commissie legt elk jaar vóór 1 april aan de minister een verslag voor met name over de tarieven bedoeld in artikel 15/5, § 2, van de wet, die tijdens het voorbije exploitatiejaar toegepast zijn. De minister maakt dit verslag over aan de federale Wetgevende Kamers, de gewestregeringen en het Controlecomité. Hij ziet erop toe dat het verslag op passende wijze wordt bekendgemaakt.

De Commissie maakt dit verslag ook over aan de vervoersonderneming door een ter post aangetekend schrijven.

HOOFDSTUK 5. - Verslagen en gegevens die de vervoersonderneming aan de Commissie moet verstrekken met het oog op de controle van de tarieven door de Commissie.

Art. 14. § 1. Uiterlijk op 14 februari, 15 mei, 15 augustus en 15 november van elk jaar maakt de vervoersonderneming een trimestriële rapportering over aan de Commissie over de resultatenrekeningen van het vervoersnet gedurende het voorbije trimester.

Elke trimestriële rapportering omvat :

- 1° een kopij van de verslagen van de vergaderingen van het voorbije trimester van de vervoersonderneming en de commissarissenrevisoren;
- 2° een proef- en saldibalans van het voorbije trimester.

§ 2. De trimestriële rapportering op 15 augustus en 15 november van elk jaar omvat eveneens de gecumuleerde rapportering over de reeds voorbije trimesters van het lopende exploitatiejaar.

§ 3. De trimestriële rapportering op 15 augustus van elk jaar omvat eveneens :

- 1° de goedgekeurde en neergelegde jaarrekening van het voorbije exploitatiejaar ;
- 2° de verslagen van de raad van bestuur en van de commissarissenrevisoren aan de laatste algemene vergadering ;
- 3° de notulen van de laatste algemene vergaderingen.

§ 4. Tegelijkertijd met de trimestriële rapportering op 14 februari van elk jaar maakt de vervoersonderneming aan de Commissie een jaarlijkse rapportering over de resultatenrekeningen van het vervoersnet van het voorbije exploitatiejaar over.

§ 5. Elke rapportering wordt per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie.

§ 6. Binnen de dertig kalenderdagen na ontvangst van de rapportering brengt de Commissie de vervoersonderneming van haar eventuele opmerkingen over haar rapportering op de hoogte bij een ter post aangetekend schrijven.

Voor de jaarlijkse rapportering bedoeld in § 4 wordt de termijn bedoeld in het eerste lid verhoogd tot zestig kalenderdagen.

Art. 15. De indiening van het budget met tariefvoorstel en van het eventuele budget met een aangepast tariefvoorstel, alsook van de rapporteringen, bedoeld in respectievelijk de artikelen 10 en 14 van dit besluit, gebeuren aan de hand van een door de Commissie bezorgd rapporteringsmodel.

Art. 16. § 1. Samen met het budget met tariefvoorstel bedoeld in artikel 10 van dit besluit stelt de vervoersonderneming de volgende gegevens ter beschikking van de Commissie in de vorm van met redenen omklede bijlagen :

1 ° inzake de uitgangspunten gehanteerd door de vervoersonderneming bij het opstellen van haar budget met tariefvoorstel :

- a) de verwachte evolutie van het bruto nationaal product;
- b) de verwachte evolutie van de vraag naar overbrenging met bestemming van de Belgische markt en voor de transit van grens naar grens op het betrokken vervoersnet;
- c) de verwachte evolutie van de vraag naar stockage en naar activiteiten die verband houden met de LNG-terminals van het betrokken vervoersnet;

- d) de activiteiten van de flexibiliteitskamer, indien van toepassing;
- e) de verwachte inflatievoet;
- f) de geplande weddenaanpassingen, globaal en per categorie;
- g) de verwachte personeelsmutaties, met name de aanwervingen en afvloeiingen;
- h) de verwachte intrestvoeten;
- i) de gewogen gemiddelde financieringskost voor de komende periode;
- j) de effectieve belastingsvoet;
- k) de andere macro-economische gegevens die het resultaat in termen van output en van tarieven kunnen beïnvloeden;

2° inzake de voorziene investeringen :

a) de lijst van de investeringen voorzien voor het volgende exploitatiejaar

- met opsplitsing tussen de vervangingsinvesteringen voor vaste activa, de uitbreidingsinvesteringen en de investeringen voor de openbare dienstverplichtingen;
- met opsplitsing tussen de investeringen in de verwerving van het eigendom van bestanddelen van het vervoersnet enerzijds, en de investeringen in de verwerving van het genot van bestanddelen van het vervoersnet die eigendom zijn van derden en voor het gebruik waarvan de vervoersonderneming een vergoeding zal betalen anderzijds;
- met opgave van de aanschaffingswaarde en de jaarlijkse afschrijving of van de gebruiksvergoeding die betaald zal moeten worden;

b) voor alle investeringen van meer dan 2.500.000 EUR, met inbegrip van de nieuw in gebruik te nemen infrastructuurdelen die niet op de balans voorkomen, een financiële investerings- en rendementsanalyse, die minstens de volgende gegevens bevat :

- de omschrijving van het project;
- de doelstellingen van het project;
- de detaillering van de belangrijkste kostenposten van het project;
- een overzicht van de leveranciers en (onder)aannemers die meewerken aan de realisatie van het project;
- een vergelijking van de offertes van leveranciers en aannemers voor bestellingen die samen in totaal meer dan 20% van het geïnvesteerde totaal uitmaken;
- het verloop in de tijd van het project, waarbij het volledig tijdsverloop vermeld wordt als het project over meer dan één jaar loopt;
- de impact op de afschrijvingen met aanduiding van de afschrijvingspercentages;
- de beoogde efficiëntieverbeteringen, inzonderheid de energie-efficiëntie;
- de milieueffecten;
- een financiële analyse, insluitende een cashflowplanning, rekening houdend met de financieringsbehoeftes tijdens de levensduur van het project en een gevoeligheidsanalyse van de projectrentabiliteit in verband met redelijke hypothesen;

3° inzake het personeelsbestand :

- a) een uitgebreid personeelsplan met organogram voor het komende exploitatiejaar;
- b) een overzicht van het aantal personeelsleden in voltijdse equivalenten per dienst en subdiensten, met inbegrip van voorgenomen aanwervingen en afvloeiingen;
- c) een gedetailleerd plan van de voorziene opleidingen;

4° een analyse van de sterktes en zwaktes, alsook van de opportuniteiten en bedreigingen van de onderscheiden activiteiten van de vervoersonderneming, waarin minstens volgende bedrijfsdomeinen aan bod komen :

- de technologie;
- het personeel;
- de administratieve organisatie;
- de relaties met klanten;
- het milieu;
- het aankoopbeleid;
- het onderhoud;
- de exploitatie;
- de benutting van het net;
- de capaciteitsknelpunten;
- de veiligheid;
- de concurrentie;
- het doorvoerkeer;
- het verloop van de lange termijn-contracten;
- het onderzoek en de ontwikkeling;

5° een geprojecteerde balans per hoofdactiviteit volgens het genormaliseerd schema van de jaarrekening voor de eerste drie exploitatiejaren;

6° een overzicht van de acties en de investeringen specifiek gericht op efficiëntieverbetering en/of kostenbesparing, met een analyse en berekening van de verhoopte kostenbesparing;

7° de onderscheiden tarifaire formules, toepasselijk op de door de vervoersonderneming aangeboden diensten waarvoor de gebruikers kunnen opteren, en de verwachte ontvangsten per dienst en per klantengroep;

8° een omstandige toelichting bij de volgende soorten kosten en opbrengsten :

- uitzonderlijke kosten;
- uitzonderlijke opbrengsten;
- kosten voor onderzoek en ontwikkeling;
- kosten voor studies uitgevoerd door derden;
- kosten voor informatica-investeringen.

§ 2. De activa die vallen in groep 25 van het genormaliseerd schema van de jaarrekeningen, namelijk de "vaste activa in leasing of op grond van soortgelijke rechten", worden in het rapporteringsmodel opgenomen alsof het om eigen goederen van de vervoersonderneming zou gaan, hetzij in de rubriek 22 "terreinen en gebouwen", hetzij in de rubriek 23 "installaties, machines en uitrusting", hetzij in de rubriek 24 "meubilair en rollend materieel", hetzij in rubriek 26 "overige materiële vaste activa".

Art. 17. Bij elke rapportering, gecumuleerde rapportering en jaarlijkse rapportering maakt de vervoersonderneming een analyse van de verschillen tussen enerzijds de gegevens betreffende de exploitatie tijdens respectievelijk het voorbije trimester, de voorbije gecumuleerde trimesters of het voorbije exploitatiejaar en anderzijds van de overeenstemmende gegevens uit het budget.

Voor de verschillen van meer dan 10% tussen de gegevens betreffende de exploitatie en de overeenstemmende gegevens uit het budget voegt de vervoersonderneming een uitvoerige documentatie en motivering bij haar analyse.

HOOFDSTUK 6. - Boekhoudkundige verplichtingen van de vervoersonderneming

Art. 18. Onverminderd de beschikkingen van de wet van 17 juli 1975 op de boekhouding en de jaarrekeningen van de ondernemingen en haar uitvoeringsbesluiten en het artikel 15/12, § 2, van de wet:

1° valt het boekjaar van de vervoersonderneming samen met het kalenderjaar;

2° voert de vervoersonderneming een analytische boekhouding die een controleerbare toewijzing mogelijk maakt :

- a) van de kosten in functie van de verschillende diensten en subdiensten per klantengroep;
- b) van de opbrengsten in functie van de verschillende diensten per klantengroep.

Art. 19. § 1. De analytische boekhouding bedoeld in artikel 18, 2°, van dit besluit onderscheidt de kosten voor de diensten en subdiensten bedoeld in de artikelen 3, 4 en 5 van dit besluit en opgenomen in het rapporteringsmodel bedoeld in artikel 15 van dit besluit.

§ 2. Elke dienst of subdienst neemt ook de volgende kosten op :

1° de belastingen, heffingen, toeslagen en bijdragen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen :

a) de toeslagen of heffingen ter financiering van de openbare dienstverplichtingen, inzonderheid bedoeld in artikel 15/11 van de wet;

b) de toeslagen ter dekking van de werkingskosten van de Commissie, bedoeld in artikel 15/15, § 4, van de wet;

c) de inkomstenbelastingen;

d) de overige lokale, provinciale, gewestelijke en federale belastingen;

2° de vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen :

a) het deel van de billijke winstmarge, bedoeld in artikel 15/5, § 2, tweede lid, 3°, van de wet, ter vergoeding van het eigen vermogen;

b) de financieringskosten door derden;

3° het door de Commissie goedgekeurd overgedragen verlies of overschot van het laatste boekjaar.

Art. 20. De vervoersonderneming voert haar analytische boekhouding bedoeld in artikel 18, 2°, van dit besluit, zodat een rechtstreeks verband kan worden gelegd tussen de kosten en de opbrengsten per dienst en subdiensten en per klantengroep en een rentabiliteitsanalyse kan gemaakt worden.

Zij rekent daartoe alle kostensoorten toe aan de diensten en subdiensten per klanten-groep, op basis van directe kostenveroorzakers en/of verdeelsleutels die de vervoersonderneming, samen met het budget met tariefvoorstel bedoeld in artikel 10 van dit besluit, ter goedkeuring aan de Commissie voorlegt. De vervoersonderneming voegt een verantwoording bij de directe kostenveroorzakers en verdeelsleutels die zij voorstelt.

Art. 21. § 1. De gegevens die nodig zijn om de kosten per eenheid te berekenen en die buiten de boekhouding om worden verkregen, worden door de vervoersonderneming gedocumenteerd en toegelicht. De vervoersonderneming toont aan op welke wijze de omvang van de gegevens is bepaald, welke de gehanteerde waarderingsgrondslagen en/of meetmethoden zijn en volgens welke methodiek en beginselen, zoals de aard van de directe kostenveroorzakers en de verdeelsleutels, de toerekening is gedaan.

§ 2. De vervoersonderneming houdt registers bij die minstens de volgende niet-monetaire gegevens bevatten :

- 1° de elementen die de berekening van de performantie-indicatoren bepaald in het rapporteringsmodel mogelijk maken;
- 2° de personeelsgegevens;
- 3° de hoeveelheid getransporteerd en gestockeerd aardgas;
- 4° de verwerkte hoeveelheid aardgas per LNG-terminal;
- 5° de transacties van de flexibiliteitskamers;
- 6° de volume- en uitzendcapaciteit van de opslagen;
- 7° de vervoersnetlengte;
- 8° de bediende oppervlakte;
- 9° het aantal geconnecteerde klanten;
- 10° het aantal afnamepunten per hoofdactiviteit;
- 11° de waarden van de maximale parameters die voor de tarieven gebruikt zijn;
- 12° de samenstelling van de tarifaire formules en de gebruikers per tarifaire formule.

De vervoersonderneming stelt deze registers op zodanige wijze samen dat zij op hun integriteit en consistentie in de rapportering kunnen worden getest.

§ 3. Op vraag van de Commissie spant de vervoersonderneming zich in om de van derden te verkrijgen gegevens ter harer beschikking te stellen.

§ 4. De vervoersonderneming verschaft de Commissie uitleg over haar administratieve organisatie en de procedures van interne controle. Zij geeft een gedetailleerde beschrijving van haar aankoopprocedure en van de procedures van centrale bewaring en centraal beheer van data, evenals van de stappen bij de procedure in geval van beheer met computer.

Art. 22. § 1. Uiterlijk twee maanden na de inwerkingtreding van dit besluit, legt de vervoersonderneming haar analytisch boekhoudplan ter goedkeuring aan de Commissie voor. Zij licht dit plan toe op verzoek van de Commissie. Dit analytisch boekhoudplan moet voor de Commissie een gemakkelijke en controleerbare overgang mogelijk maken naar het rapporteringsmodel bedoeld in artikel 15 van dit besluit.

Het analytisch boekhoudplan wordt per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie.

§ 2. Binnen de zestig kalenderdagen na ontvangst van het analytisch boekhoudplan brengt de Commissie de vervoersonderneming bij een ter post aangetekend schrijven op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het analytisch boekhoudplan.

In haar beslissing tot afkeuring geeft de Commissie aan op welke punten de vervoersonderneming het analytisch boekhoudplan moet aanpassen om de goedkeuring van de Commissie te verkrijgen.

§ 3. Indien de Commissie het analytisch boekhoudplan afkeurt, legt de vervoersonderneming binnen de vijftien kalenderdagen een aangepast analytisch boekhoudplan ter goedkeuring voor aan de Commissie volgens de procedure bedoeld in § 1, tweede lid, van dit artikel.

Binnen de termijn bedoeld in het eerste lid hoort de Commissie de vervoersonderneming indien deze erom verzoekt.

Binnen de vijftien dagen na ontvangst van het aangepaste analytisch boekhoudplan brengt de Commissie de vervoersonderneming bij een ter post aangetekend schrijven op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het aangepaste analytisch boekhoudplan.

HOOFDSTUK 7. - Kostenbeheersing

Art. 23. § 1. Met respect voor de kwaliteit en veiligheid vereist voor een goede werking van het vervoersnet, met respect voor het milieu, voor de gezonde arbeidsomstandigheden van personen die direct betrokken zijn in de werkzaamheden van de vervoersonderneming, met respect voor de openbare dienstverplichtingen en rekening houdend met alle kosten en baten, van allerlei aard, direct of indirect gelieerd aan de vervoersonderneming of aan zijn klanten, met inbegrip van hetgeen betrekking heeft op het verleden en waarvan de klanten van de vervoersonderneming zouden kunnen genieten, houdt de vervoersonderneming de kostprijs per eenheid aardgas zo laag mogelijk door de factoren die de kostprijs bepalen maximaal te beheersen.

§ 2. De vervoersonderneming brengt over het effect van haar inspanningen tot kostenbeheersing verslag uit aan de Commissie op basis met name van de performantie-indicatoren opgenomen in het rapporteringsmodel, bedoeld in artikel 15 van dit besluit.

Art. 24. De kosten van de diensten en subdiensten, bedoeld in artikel 19 van dit besluit en niet opgelegd door een bevoegde overheid, kunnen alleen in de tarieven, bedoeld in artikel 15/5, § 2, van de wet, doorgerekend worden voor zover de Commissie ze niet als onredelijk verworpen heeft. De Commissie beoordeelt de redelijkheid van deze kosten door ze onder meer te vergelijken met de overeenstemmende vergelijkbare kosten van gelijkaardige ondernemingen.

Art. 25. Indien de Commissie bij haar onderzoek van de jaarlijkse rapportering bedoeld in artikel 14, § 4, van dit besluit, vaststelt dat de tarieven, bedoeld in artikel 15/5, § 2, van de wet, toegepast tijdens het voorbije exploitatiejaar, geresulteerd hebben in een bonus of een malus, brengt zij de vervoersonderneming bij een ter post aangetekend schrijven hiervan onverwijld op de hoogte. Rekening houdend met de klimatologische onzekerheden en de financiële behoeften van het afgelopen jaar, kan deze bonus of malus ingebracht worden, in geval van goedkeuring door de Commissie, in het verlies of het overschot voorzien in artikel 19 voor de volgende oefening.

Binnen de vijftien kalenderdagen na de ontvangst van dit schrijven kan de vervoersonderneming haar bevindingen hierover meedelen aan de Commissie. Haar bevindingen worden per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie. Op haar verzoek wordt de vervoersonderneming binnen deze termijn gehoord door de Commissie.

Binnen de dertig kalenderdagen na het verloop van de termijn bedoeld in het tweede lid, beslist de Commissie definitief of de tarieven geresulteerd hebben in een bonus of malus.

Voor de toepassing van dit artikel kan de Commissie de uitgaven van de vervoersonderneming verwerpen die in artikel 24 van dit besluit bedoeld zijn. Het bedrag van deze uitgaven wordt in mindering gebracht van de billijke winstmarge bedoeld in artikel 19, § 2, 2°, a, van dit besluit. Indien ook de bevoegde overheid deze uitgaven fiscaalrechtelijk verwerpt en dit aanleiding geeft tot bijkomende belastingen of heffingen, dan kan het bedrag van deze belastingen of heffingen eveneens in mindering gebracht worden van de billijke winstmarge bedoeld in artikel 19, § 2, 2°, a, van dit besluit.

HOOFDSTUK 8. - Strafbepalingen

Art.26. Worden gestraft met een geldboete van 1,24 tot 495,79 EUR :

zij die nalaten of weigeren de Commissie de informatie te verstrekken die door de Commissie gevraagd wordt en die zij gehouden zijn mee te delen krachtens dit besluit.

HOOFDSTUK 9. - Overgangsbepalingen

Art. 27. In afwijking van artikel 10, § 1, eerste lid van dit besluit, dient elke vervoersonderneming binnen de twee maanden na de inwerkingtreding van dit besluit, bij de Commissie een budget met tariefvoorstel in voor het exploitatiejaar 2002.

In afwijking van artikel 10, § 3, van dit besluit, beschikt de Commissie over een termijn van zestig kalenderdagen om de betreffende vervoersonderneming op de hoogte te stellen van haar beslissing met betrekking tot het tariefvoorstel bedoeld in het eerste lid. Voor het overige geldt de procedure voorzien in artikel 10, § 3, van dit besluit.

Art. 28. Voor de periode tussen het van kracht worden van het huidige besluit en 31 december 2001 :

a) is het bedrag van "100.849.750 belgische frank" van toepassing in plaats van het bedrag van "2.500.000 EUR" vermeld in artikel 16, § 1, 2°, b), van dit besluit.

b) zijn de bedragen "vijftig tot twintigduizend belgische frank" van toepassing in plaats van "1,24 tot 495,79 EUR" vermeld in artikel 26.

HOOFDSTUK 10. - Diverse bepalingen

Art. 29. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt met uitzondering van artikel 14, van dit besluit dat in werking treedt op 1 januari 2002.

Art. 30. Vanaf het in werking treden van dit koninklijk besluit moeten de vervoersondernemingen in hun nieuwe betrekkingen met klanten (verlenging van contract met mogelijkheid tot aanpassing, hernieuwing van contract, nieuw contract, enz.) een clause voorzien die de mogelijkheid voorziet om clauses inzake tarifiering te wijzigen, teneinde deze in overeenstemming met de door de Commissie goedgekeurde tarieven te kunnen brengen.

Art.31. Als de vervoersonderneming op één of andere manier haar installaties of activiteiten gedeeltelijk of volledig aan een derde overdraagt, als zij hem haar installaties verhuurt, ze te zijner beschikking stelt of als ze de installaties aan deze derde verpand, gedeeltelijk of volledig, tijdelijk of definitief, zal ze er voor zorgen om tijdens de beoogde wijziging aan deze

derde het respecteren van alle verbintenissen en voordelen waarvan de klanten voor de wijziging konden genieten op te leggen.

Art. 32 . Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer en Onze Staatssecretaris voor Energie zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

////

Voor de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas :

François POSSEMIERS
Directeur

Christine VANDERVEEREN
Voorzitter