



Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas
Nijverheidsstraat 26-38
1040 Brussel
Tel. 02/289.76.11
Fax 02/289.76.99

COMMISSIE VOOR DE REGULERING VAN DE ELEKTRICITEIT EN HET GAS

VOORSTEL

(C)030220-CREG-124

tot

‘wijziging van het voorstel van koninklijk besluit betreffende de gedragscode inzake toegang tot de vervoersnetten voor aardgas’

gedaan met toepassing van artikel 15/5, §3, van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen

20 februari 2003

VOORSTEL

De COMMISSIE VOOR DE REGULERING VAN DE ELEKTRICITEIT EN HET GAS (CREG) heeft op 6 juni 2002 een voorstel van koninklijk besluit opgesteld betreffende de gedragscode inzake toegang tot de vervoersnetten voor aardgas¹, overeenkomstig artikel 15/5, §3, van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen. Voornoemd artikel bepaalt dat de Koning, op voorstel van de CREG, een gedragscode vaststelt om de toegang tot de vervoersnetten te regelen.

Bij fax, gedateerd op 25 november 2002, ontving de CREG van het kabinet van de Staatssecretaris voor Energie en Duurzame Ontwikkeling (Staatssecretaris) een kopie van het advies 33.902/1 van de Raad van State aangaande de gedragscode inzake de toegang tot de vervoersnetten voor aardgas. Het kabinet van de Staatssecretaris verzocht de CREG om haar voornoemd voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 aan te passen in het licht van de opmerkingen van de Raad van State.

In haar voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 stelde de CREG dat zij van mening is dat de gedragscode zowel op binnenlands vervoer als op doorvoer van aardgas betrekking heeft². Ondertussen heeft de CREG een studie gemaakt over de toepassing van de gedragscode op de doorvoer van aardgas³ waarin onder meer het toepassingsgebied van de richtlijn 91/296/EEG van de Raad van 31 mei 1991 betreffende de doorvoer van aardgas via de hoofdnetten, de richtlijn 98/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor aardgas en de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen in het kader van de doorvoer van aardgas wordt besproken en waarin een analyse van de markt inzake binnenlands vervoer en doorvoer van aardgas wordt gemaakt.

In onderhavig voorstel past de CREG haar voornoemd voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 aan in het licht van de opmerkingen van de Raad van State en de bevindingen van voormelde studie over de toepassing van de gedragscode op de doorvoer van aardgas.

¹ CREG, voorstel (C)020606-CREG-90, 6 juni 2002, van koninklijk besluit betreffende de gedragscode inzake toegang tot de vervoersnetten voor aardgas.

² CREG, voorstel (C)020606-CREG-90, 6 juni 2002, van koninklijk besluit betreffende de gedragscode inzake toegang tot de vervoersnetten voor aardgas, paragraaf 3.

³ CREG, studie (F)030220-CREG-112, 20 februari 2003, over de toepassing van de gedragscode op de doorvoer van aardgas.

Onderhavig voorstel werd overgemaakt aan de Algemene Raad van de CREG op 13 februari 2003. Het werd besproken in de werkgroep "Gedragscode" van de Algemene Raad die vergaderde op 17 februari 2003. Op haar vergadering van 19 februari 2003 besliste de Algemene Raad volgend advies uit te brengen:

- 1. De Algemene Raad dringt aan op een snelle publicatie van de gedragscode, die een essentieel element vormt in het vrijmakingproces van de Belgische aardgasmarkt.*
- 2. De Algemene Raad onderschrijft de conclusies van de studie van het directiecomité over de toepassing van de gedragscode op de doorvoer van aardgas (ref. KCT-030212-studie2). In het bijzonder bevestigt de Algemene Raad het standpunt van het directiecomité dat op de doorvoer van aardgas een gedragscode van toepassing moet zijn.*
- 3. De Algemene Raad onderschrijft verder tevens het voorstel tot wijziging van het voorstel van koninklijk besluit betreffende de gedragscode inzake toegang tot de vervoersnetten voor aardgas (ref. KCS-030213-versieAG). Hij wijst erop dat bij de voorbereiding van dit advies bijzonder veel aandacht is besteed aan de mogelijke nadelige gevolgen voor de Belgische gebruikers van een onoordeelkundige toepassing van deze gedragscode op de doorvoer. Daarom dringt hij erop aan dat bij de redactie van alle verdere noodzakelijke teksten blijvend aandacht wordt besteed aan de aangehaalde argumenten. Daarom vraagt de Algemene Raad ook dat verder overleg wordt gepleegd met de vervoersonderneming, die m.b.t. dit dossier een aantal fundamentele opmerkingen formuleerde die de Algemene raad bij gebrek aan tijd niet dieper kon uitspitten, en met de belangrijkste andere betrokken actoren.*

Op zijn vergadering van 20 februari 2003 heeft het Directiecomité van de CREG beslist het hierna volgend voorstel in te dienen dat drie delen bevat.

Het eerste deel bevat enkele wijzigingen van het voornoemd voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 in het licht van de opmerkingen van de Raad van State. Het tweede deel bespreekt de wijzigingen die nodig zijn gelet op de bevindingen van de studie over de toepassing van de gedragscode op de doorvoer van aardgas. Het derde deel tenslotte bevat enkele andere wijzigingen die zich aan het voornoemd voorstel van koninklijk besluit opdringen.

WIJZIGINGEN IN HET LICHT VAN DE OPMERKINGEN VAN DE RAAD VAN STATE

1. *Vergelijking van het ontwerpbesluit tot vaststelling van de gedragscode dat door het kabinet van de Staatssecretaris werd voorgelegd aan de Raad van State met het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 betreffende de gedragscode dat door de CREG werd overgemaakt aan het kabinet van de Staatssecretaris*

1. Uit de lezing van het advies van de Raad van State blijkt dat het aan de Raad van State voorgelegde ontwerpbesluit tot vaststelling van de gedragscode afwijkt van het voorstel van koninklijk besluit betreffende de gedragscode van 6 juni 2002 dat door de CREG werd overgemaakt aan de Staatssecretaris⁴ (hierna : het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002).

Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste verschilpunten:

- art. 2, §1: de woorden “met alle redelijke middelen” werden in het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State vervangen door de woorden “met de hem ter beschikking staande middelen”;
- art. 2, §3: de woorden “in het kader van een eindafrekening op het einde van het vervoerscontract” werden in het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State geschrapt;
- art. 47, §3: de woorden “volgens de criteria en modaliteiten bepaald in het Ministerieel Besluit na advies van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas,” werden in het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State toegevoegd tussen de woorden “Indien er” en de woorden “congestie optreedt”;
- alle bepalingen met betrekking tot de nalevingfunctionaris werden in het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State geschrapt :
 - art. 42, §3: deze paragraaf werd in het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State geschrapt;

⁴ CREG, voorstel (C)020606-CREG-90, 6 juni 2002, van koninklijk besluit betreffende de gedragscode inzake de toegang tot de vervoersnetten voor aardgas.

- art. 53: dit artikel werd in het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State geschrapt;
 - art. 97, §1, 2°: dit punt werd in het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State geschrapt;
- hoofdstuk 13 “Diverse bepalingen”: in het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State werd een (nieuw) artikel 104 toegevoegd dat als volgt luidt: “De Koning bepaalt, bij een Ministerraad overlegd Koninklijk Besluit, de datum van inwerkingtreding van artikel 47.”

2. Behoudens de wijzigingen voorgesteld in onderhavig voorstel, blijft de CREG voorstander van de originele tekst om dezelfde redenen die in de toelichting bij het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 opgegeven zijn. Zo is de CREG onder meer van oordeel dat de bepalingen in verband met de nalevingfunctionaris behouden dienen te blijven. Terzake dient opgemerkt te worden dat het voorstel van richtlijn tot wijziging van de richtlijn 98/30/EG betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor aardgas (hierna : het voorstel van richtlijn tot wijziging van de gasrichtlijn) spreekt over “*the person or body responsible for monitoring the compliance programme*”⁵.

2. Artikelsgewijs commentaar en voorstellen tot wijziging van het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002

3. Hieronder formuleert de CREG haar voorstellen tot wijziging van haar voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 teneinde tegemoet te komen aan de door de Raad van State geformuleerde opmerkingen en suggesties. De nummering van de artikelen is diegene die gebruikt wordt in het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002.

⁵ Artikel 9.2.d) en artikel 15.d) van het voorstel van richtlijn tot wijziging van de gasrichtlijn, 2001/0077 (COD), 25 November 2002, luiden respectievelijk als volgt :

“Article 9 - *Unbundling of transmission system operators*

2. d) *the transmission system operator shall establish a compliance programme, which sets out measures taken to ensure that discriminatory conduct is excluded, and ensure its respect is adequately monitored. The programme shall set out the specific obligations of employees to meet this objective. An annual report, setting out the measures taken, shall be submitted by the person or body responsible for monitoring the compliance programme to the regulatory authority referred to in Article 25(1) and published.*

Article 15 - *Combined Operator*

d) *the combined operator shall establish a compliance programme, which sets out measures taken to ensure that discriminatory conduct is excluded, and ensure its respect is adequately monitored. The programme shall set out the specific obligations of employees to meet this objective. An annual report, setting out the measures taken, shall be submitted by the person or body responsible for monitoring the compliance programme to the regulatory authority referred to in Article 25(1) and published.”.*

Artikel 2

4. Artikel 2, §1, van het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 bepaalt dat de vervoersonderneming, onverminderd de individuele verantwoordelijkheid van de netgebruiker, “met alle redelijke middelen” instaat voor de goede werking van haar vervoersnet, het handhaven van de systeemintegriteit en de verwezenlijking van het netevenwicht binnen haar vervoersnet.

In het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State worden de wettelijke verplichtingen van de vervoersonderneming afgezwakt door de woorden “met alle redelijke middelen” te vervangen door de woorden “met de hem ter beschikking staande middelen”.

Uit geen enkele bepaling van de gaswet kan worden afgeleid dat de verbintenissen van de vervoersonderneming terzake zouden mogen worden ingeperkt. Het is dus aangewezen om het oorspronkelijke tekstvoorstel van de CREG, waarin gewag wordt gemaakt van “met alle redelijke middelen” in plaats van “met de haar ter beschikking staande middelen”, te behouden.

De CREG stelt dan ook voor om terug te grijpen naar haar oorspronkelijk tekstvoorstel.

De goedkeuring door de CREG van het budget met tariefvoorstel⁶ dat de vervoersonderneming jaarlijks voorlegt, is een impliciete aanvaarding van de redelijkheid van de voorgestelde middelen.

Artikel 40

5. De bedoeling van artikel 40 is te bepalen in welke omstandigheden of onder welke voorwaarden de vervoersonderneming vertrouwelijke informatie mag bekendmaken.

Aangezien artikel 15/5, §3, tweede lid, 3°, van de gaswet inzake de bescherming van de vertrouwelijkheid van commerciële gegevens enkel toelaat verplichtingen op te leggen aan de vervoersondernemingen, kunnen op grond van deze bepaling geen verplichtingen worden opgelegd aan personen vreemd aan de vervoersondernemingen.

De CREG stelt voor om in artikel 40, 2°, de zin “deze raadslieden en experts zijn onderworpen aan de regels van vertrouwelijkheid bedoeld in de artikelen 37 en 38” te schrappen. Raadslieden en experts zijn sowieso gebonden door het beroepsgeheim en

⁶ Artikel 10 van het koninklijk besluit van 15 april 2002 betreffende de algemene tariefstructuur en de basisprincipes en procedures inzake de tarieven en de boekhouding van de aardgasvervoersondernemingen actief op het Belgisch grondgebied.

bovendien bevatten de artikelen 37 en 38 bepalingen die specifiek van toepassing zijn op het personeel van de (geïntegreerde) vervoersonderneming en bijgevolg moeilijk naar analogie toegepast kunnen worden op raadslieden en experts. Deze bepaling kan bijgevolg geschrapt worden.

Teneinde de tekst in overeenstemming te brengen met de bewoordingen van artikel 40, 3°, stelt de CREG voor om in artikel 40, 4°, de woorden “voor zover zij gebonden zijn door gelijkaardige regels van vertrouwelijkheid als deze bedoeld in de artikelen 37 en 38” te vervangen door de woorden :

“voor zover zij gebonden zijn door regels van vertrouwelijkheid die op gepaste wijze de bescherming van de vertrouwelijkheid van de informatie waarborgen”

Artikelen 27, 39 en 42

6. De CREG stelt voor om artikel 42 als volgt te verduidelijken en te vervolledigen :

“Art. 42. §1. De vervoersonderneming voert een actief intern en extern beleid van niet-discriminatie en transparantie. De vervoersonderneming stelt daartoe een nalevingprogramma op dat de interne en externe beleidsregels ter verwezenlijking van bovenvermelde doelstelling bevat.

§2. De interne beleidsregels bevatten inzonderheid :

- 1° de procedures die de werknemers van de vervoersonderneming moeten respecteren in hun contacten met de netgebruikers;
- 2° het huishoudelijk reglement, opgesteld in uitvoering van artikel 39;
- 3° de regels inzake de behandeling van vragen en dossiers van netgebruikers.

De interne beleidsregels kunnen verschillen naargelang de categorie van werknemers waarop ze betrekking hebben.

§3. De externe beleidsregels bevatten de principes van niet-discriminatie en transparantie die de vervoersonderneming toepast in haar relaties met leveranciers, aannemers en onderaannemers, andere dienstenverstrekkers en netgebruikers.”

Aangezien het nalevingprogramma bedoeld in artikel 42 deel uitmaakt van de belangrijkste voorwaarden (artikel 10, §2, 8°) en de door de CREG goedgekeurde belangrijkste voorwaarden moeten worden bekend gemaakt aan de netgebruikers (artikel 27), impliceert dit dat de vervoersonderneming ook haar interne beleidsregels zou moeten medelen aan de netgebruikers, hetgeen echter vermeden moet worden.

De CREG stelt daarom voor om artikel 27 als volgt te wijzigen :

“Art. 27. De vervoersonderneming maakt haar door de Commissie goedgekeurde belangrijkste voorwaarden voor de toegang en het gebruik van het vervoersnet

bekend aan de netgebruikers. Voor wat betreft het nalevingprogramma bedoeld in artikel 42, dienen enkel de externe beleidsregels bedoeld in artikel 42, §3, bekend gemaakt te worden aan de netgebruikers.”.

De CREG stelt voor om de tweede zin van artikel 39 te schrappen teneinde dubbel gebruik met het nieuwe artikel 42, §2, 2°, te vermijden.

Artikel 45

7. Artikel 45 is niet volledig duidelijk en dient als volgt te gewijzigd te worden:

“Art. 45. De vervoersonderneming voert een congestiebeleid dat gericht is op:

- 1° de optimale en maximale benutting van alle bruikbare capaciteit;
- 2° het tijdig opsporen van toekomstige punten van verzadiging.

Het congestiebeleid is bepalend bij de opstelling van het indicatief vervoersprogramma bedoeld in artikel 9 en het door de vervoersonderneming gevoerde investeringsbeleid.

De vervoersonderneming informeert de Commissie tijdig over de resultaten van de opsporing bedoeld in het eerste lid, 2°.”

Artikelen 10 en 47

8. Zoals reeds werd uitgelegd in de toelichting bij het voorstel van 6 juni 2002, herhaalt de CREG dat artikel 47, samen met artikel 46, de hoeksteen vormt van het congestiebeleid en als doel heeft mogelijke discriminatie inzake toegang tot het vervoersnet te voorkomen. Dergelijke discriminatie zou kunnen ontstaan wanneer sommige netgebruikers een bepaalde hoeveelheid capaciteit hebben gereserveerd die ze, gelet op hun behoeften, niet of niet meer nodig hebben. Het recht van toegang tot het vervoersnet is essentieel voor de effectieve liberalisering van de aardgasmarkt. Het voorkomen van bovenvermelde discriminatie kan in principe gerealiseerd worden op verschillende wijzen. Zo zou de gedragscode de vervoersonderneming kunnen opleggen om bij elke aanvraag tot toegang tot het vervoersnet van de aanvrager de voorlegging van een leveringscontract te eisen. Het principe van “*show of contract*” heeft echter een aantal intrinsieke nadelen. De vervoersonderneming krijgt op deze wijze immers inzage in alle leveringscontracten, hetgeen omwille van de confidentialiteit van de commerciële gegevens van de netwerkgebruikers beter wordt vermeden. Indien de aanvraag betrekking heeft op de reservatie van capaciteit in het kader van een in de toekomst geplande investering en/of marktpenetratie, worden de netgebruikers op deze wijze bovendien verplicht belangrijke elementen en gevoelige informatie met betrekking tot de gevolgde marktstrategie mee te delen aan de vervoersonderneming.

Een tweede mogelijkheid zou erin kunnen bestaan om geen bepalingen in verband met de voorkoming van discriminatie inzake de toegang tot het vervoersnet op te nemen in de gedragscode. De netgebruiker wiens recht van toegang geweigerd wordt, kan naar de Geschillenkamer⁷ of de gewone rechtbanken stappen. Desgevallend zou hij zich ook kunnen wenden tot de Raad voor de Mededinging indien er sprake is van restrictieve mededingingspraktijken. In dit geval kunnen deze instanties zich echter niet baseren op een door de vervoersonderneming te volgen procedure of methodiek, hetgeen de zaken er niet eenvoudiger op maakt. Het ontbreken van een dergelijke procedure of methodiek voor het vaststellen van misbruiken biedt de netgebruikers ook weinig rechtszekerheid. Bovendien zijn deze rechtszaken langlopend en zou de openstelling van de markt sterk afgeremd worden in afwachting dat een jurisprudentie tot stand zou komen.

Een derde alternatief kan erin bestaan enkel artikel 46 te behouden dat de netgebruiker ertoe verplicht de niet-gebruikte capaciteit aan te bieden op de secundaire markt. Indien hij dat niet doet stelt hij zich bloot aan de sancties voorzien in artikel 20/2 van de gaswet en in artikel 96 van het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002. In geval van misbruik kan de CREG optreden of kan elke netgebruiker klacht neerleggen bij de voormelde instanties.

9. De CREG heeft ervoor geopteerd om het derde alternatief aan te vullen met een aantal bijkomende bepalingen vastgelegd in artikel 47. Artikel 47 verplicht de vervoersonderneming tot het opvolgen van het gebruik van capaciteit door de netgebruikers, het bepalen van de omvang van de niet-gebruikte vaste capaciteit en, in geval van congestie, tot de opheffing van de toegewezen niet-gebruikte capaciteit. Deze werkwijze heeft ten opzichte van bovenvermelde alternatieven een aantal belangrijke voordelen.

Dankzij artikel 47 weet elke netgebruiker die overtollige capaciteit boekt dat hij pas kan gesanctioneerd worden wanneer er congestie optreedt. De sancties zijn beter aangepast aan de situatie. De vervoersonderneming zorgt ervoor dat de niet-gebruikte capaciteit in geval van congestie snel ter beschikking wordt gesteld van de netgebruikers. De partij van wie het recht op toegang tot het vervoersnet verminderd werd op basis van dit artikel kan het geschil over de toepassing van dit artikel aanhangig maken bij de Geschillenkamer. De termijnen opgenomen in artikel 47, §5, garanderen een snelle afhandeling van deze procedure. Indien de betrokken netgebruiker zijn geschil aanhangig wenst te maken bij een gewone rechtbank of, desgevallend, de Raad voor de Mededinging kunnen deze instanties bij hun onderzoek

⁷ Dit administratief rechtscollege is bevoegd voor geschillen met betrekking tot de toegang tot onder andere de vervoersnetten, met uitzondering van de geschillen inzake contractuele rechten en verplichtingen.

van het dossier terugvallen op de bepalingen van artikel 46 en 47, §§ 1 tot 4, hetgeen de afhandeling van het geschil in principe moet bespoedigen.

Tenslotte wenst de CREG er nogmaals op te wijzen dat de opheffing of reductie van de toegewezen niet-gebruikte capaciteit door de vervoersonderneming bedoeld in artikel 47, §3, een uitzonderlijke maatregel is. De criteria die gelden inzake de bepaling van niet-gebruikte vaste capaciteit vastgelegd in artikel 47, §2, laten de betrokken netgebruiker toe de hem toegewezen vaste capaciteit mits de gevraagde verantwoording te behouden en/of aan te bieden op de secundaire markt. Bovendien gaat de vervoersonderneming pas over tot opheffing als er sprake is van congestie en de opheffing kan slechts effectief worden vijfenveertig dagen na kennisgeving door de vervoersonderneming. De netgebruiker beschikt dus over voldoende middelen om de hem toegewezen capaciteit pro-actief te beheren in functie van zijn toekomstige behoeften. Mocht de vervoersonderneming van oordeel zijn dat ze in een bepaald geval niet kan optreden, dan kan de netgebruiker nog altijd hiertegen in beroep gaan bij de Geschillenkamer.

De CREG verkiest inzake congestiebeleid en de toepassing van het *use-it-or-lose-it* (UIOLI)-principe een pro-actieve houding (*ex-ante*) aan te nemen en heeft dan ook de nodige bepalingen terzake opgenomen in de gedragscode. De CREG is ervan overtuigd dat deze keuze de transparantie en niet-discriminatie bevordert en dat hierdoor een duidelijk juridisch kader gevormd wordt waarbinnen eventuele geschillen inzake toegang tot het vervoersnet kunnen worden behandeld (*ex-post*).

10. Het vastleggen van de criteria of nadere regels om te bepalen of er al dan niet congestie is, dient echter niet te gebeuren via een ministerieel besluit zoals gesteld in artikel 47, §3, van het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State.

Uit de definitie van congestie (artikel 1, 41° van het voorstel) volgt immers dat congestie zich voordoet van zodra de vraag naar vaste capaciteit de beschikbare capaciteit overtreft. Deze definitie is voldoende duidelijk en behoeft geen nadere precisering via het vastleggen van criteria of nadere regels. De inlassing van de woorden “volgens de criteria en modaliteiten bepaald in het Ministerieel Besluit na advies van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas,” in het ontwerpbesluit voorgelegd aan de Raad van State heeft dus geen zin. Het oorspronkelijke tekstvoorstel van de CREG kan bijgevolg behouden worden.

Voor wat betreft de wijze waarop de omvang van de niet-gebruikte vaste capaciteit moet worden bepaald, is het aangewezen dat de daartoe door de vervoersonderneming gebruikte berekeningsmethodologie wordt opgenomen in de belangrijkste voorwaarden. Op deze wijze worden de vervoersondernemingen aangespoord om samen te werken met de CREG om tot

een optimale oplossing te komen, die trouwens kan verschillen van vervoersnet tot vervoersnet omwille van technische eigenheden⁸.

De bepalingen betreffende de procedure voor de Geschillenkamer, zoals opgenomen in artikel 47, §5, worden beter geïntegreerd in het koninklijk besluit van 16 november 2001 tot bepaling van de procedureregels voor de Geschillenkamer.

11. Om deze redenen stelt de CREG voor om artikel 47 als volgt te wijzigen :

- §1 : geen wijziging;
- §2 : punt 2° wordt als volgt gewijzigd :

“2° de toegewezen vaste capaciteit met toepassing van artikel 46, eerste lid, met bevrijding van de overdrager is overgedragen aan één of meerdere andere netgebruikers;”

- §3 : oorspronkelijk tekst van het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 bewaren;
- §4 : geen wijziging;
- §5 : schrappen en overhevelen naar een specifiek koninklijk besluit.

De CREG stelt voor om in artikel 10, §2, een punt 1°*bis* toe te voegen dat als volgt luidt :

“1°*bis* de berekeningsmethodologie inzake niet-gebruikte capaciteit bedoeld in artikel 47, §2”.

Artikel 48

12. Artikel 9, §1, van het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 stelt dat de vervoersonderneming een indicatief vervoersprogramma opstelt dat onder meer de gehanteerde capaciteitstoeiwijzingsregels bevat. Artikel 9, §2, van voornoemd voorstel stelt dat dit indicatief vervoersprogramma moet worden goedgekeurd door de Commissie. Artikel 9, §3, van voornoemd voorstel stelt dat het indicatief vervoersprogramma wordt opgesteld voor een periode van minstens twee jaar en jaarlijks wordt bijgestuurd onder andere op basis van het door de vervoersonderneming gevoerde congestiebeleid bedoeld in artikel 45. Dit impliceert dat van zodra er blijvende congestie optreedt, de vervoersonderneming haar indicatief vervoersprogramma moet aanpassen en de toewijzingsregels moet aanpassen.

Bovendien hebben ook de belangrijkste voorwaarden betrekking op de capaciteitstoeiwijzingsregels (artikel 10, §2, 2°) en treden wijzigingen van deze belangrijkste

⁸ In deze context dient trouwens opgemerkt te worden dat de CREG gestart is met een studie over het *use-it-or-lose-it* (UIOLI)-principe en de problematiek van de *supplier of last resort*.

voorwaarden slechts in werking na goedkeuring ervan door de CREG (artikel 11, §2). Samengevat komt dit erop neer dat van zodra er blijvende congestie optreedt, de vervoersonderneming haar indicatief vervoersprogramma, met daarin onder andere de toewijzingsregels, en haar belangrijkste voorwaarden moet aanpassen.

De CREG wenst er in deze context op te wijzen dat blijvende congestie in principe niet zal optreden voor wat betreft de overbrenging van aardgas. Het congestiebeleid waarvan sprake in artikel 45 ligt mee aan de basis van de door de vervoersonderneming te voeren investeringspolitiek en is een belangrijk element voor de CREG bij de opstelling van het indicatief tienjarenplan waarvan sprake in artikel 15/13 van de gaswet. Blijvende congestie kan gezien de fysieke beperkingen inzake uitbreidingsinvesteringen wel optreden voor wat betreft de vraag naar capaciteit met betrekking tot het gebruik van ondergrondse binnenlandse opslag.

13. De basisregels inzake de aangepaste capaciteitstoewijzing in geval van blijvende congestie dienen in het besluit zelf te worden bepaald en kunnen derhalve niet worden overgelaten aan de vervoersondernemingen. Hierna worden de basisprincipes voorgesteld waarmee de vervoersonderneming rekening moet houden bij het opstellen van de belangrijkste voorwaarden. Er wordt geen expliciete melding gemaakt van veilingen omdat de gaswet (nog) niet toelaat⁹ dat de prijs van binnenlandse vervoersdiensten via dit marktmechanisme wordt bepaald. De openbare verkoop hierna voorgesteld, gaat voor binnenlands vervoer uit van vastgelegde gereguleerde prijzen. De toewijzing van de vervoersdiensten gebeurt dan op basis van andere criteria dan de aangeboden prijs¹⁰.

In geval van blijvende congestie dient de vervoersonderneming bij de capaciteitstoewijzing rekening te houden met de aan sommige netgebruikers opgelegde openbare dienstverplichtingen en de continuïteit inzake bevoorrading van de distributienetten. De voorrang voor eindverbruikers die op een distributienet aangesloten zijn is genoodzaakt door het feit dat een onderbreking van de gastoevoer op een distributienet enorme schade aanricht. Het heropstarten van een distributienet vereist een controle van alle aardgastoepassingen bij alle eindverbruikers. Voor het overige krijgen eindverbruikers die in België gevestigd zijn voorrang op buitenlanders, omdat de Belgische eindverbruikers moeilijker dan de buitenlanders alternatieve middelen zullen vinden om hun noden op het Belgisch grondgebied op te lossen.

⁹ CREG, voorstel (C)020606-CREG-90, 6 juni 2002, van koninklijk besluit betreffende de gedragscode inzake toegang tot de vervoersnetten voor aardgas, paragraaf 6.

¹⁰ In de vaktaal heet dit een "*beauty contest*".

De CREG stelt bijgevolg voor om artikel 48 als volgt te wijzigen.

In het eerste lid wordt na het woord “capaciteit” de woorden “en flexibiliteit” toegevoegd. Er wordt een tweede, derde en vierde lid toegevoegd die als volgt luiden :

“De vervoersonderneming organiseert minstens eenmaal per jaar een openbare verkoop van de vrijgekomen capaciteit en/of flexibiliteit. De vervoersonderneming zorgt ervoor dat jaarlijks minstens één vierde van de bruikbare capaciteit en/of flexibiliteit vrijkomt.

Bij de toewijzing ervan wordt de voorkeur gegeven aan degene die capaciteit en/of flexibiliteit aanvragen om openbare dienstverplichtingen na te komen, vervolgens om eindverbruikers te bevoorraden die op een distributienet aangesloten zijn en vervolgens om eindverbruikers te bevoorraden die in België gevestigd zijn.

Om van een voorkeursbehandeling te genieten dient de aanvrager vooraf mee te delen voor welke categorie van vorig lid hij capaciteit en/of flexibiliteit vraagt. De aanvrager dient eveneens de redelijkheid van de aangevraagde hoeveelheid capaciteit en/of flexibiliteit aan te tonen. Wanneer capaciteit en/of flexibiliteit onder deze procedure toegewezen is, eerbiedigt de netgebruiker de bestemming waarvoor de toewijzing gebeurd is.

Indien de aanvragers van eenzelfde bovengenoemde categorie gezamenlijk meer capaciteit en/of flexibiliteit aanvragen dan overblijft, worden deze vervoersdiensten onder hen verdeeld volgens regels die overeenkomstig lid één opgesteld zijn.

De vervoersonderneming legt bovenvermelde bepalingen vast in haar toewijzingsregels.”.

Artikel 51

14. Geen enkele bepaling uit de gaswet laat toe om in de gedragscode bepalingen op te nemen inzake het toepasselijke recht op de vervoerscontracten. Evenmin kan worden bepaald dat in het vervoerscontract op verzoek van de betrokken netgebruiker een clause moet worden opgenomen dat de geschillen betreffende de toegang tot de vervoersnetten of omtrent de toepassing van de gedragscode, aan de bemiddelings- en arbitrage dienst moeten worden voorgelegd. Krachtens artikel 15/17 van de gaswet is het inschakelen van die dienst immers louter facultatief.

De CREG stelt bijgevolg voor om artikel 51 te schrappen.

Artikelen 101 tot en met 103

15. De bepalingen die wijzigingen aanbrengen aan het koninklijk besluit van 16 november 2001 tot bepaling van de procedureregels voor de Geschillenkamer, horen beter thuis in een afzonderlijk koninklijk besluit.

De CREG stelt dan ook voor om deze artikelen te schrappen en in een afzonderlijk koninklijk besluit op te nemen.

Artikelen 11, 90 en 104

16. De regel dat de in artikel 104, §1, vermelde bepalingen in werking treden “uiterlijk” twee maanden na de goedkeuring van de netwerkcode, laat niet toe om de juiste dag van inwerkingtreding van die bepalingen te kennen.

De CREG stelt voor om artikel 104, §1, als volgt te wijzigen :

“Art. 104, §1. De bepalingen van hoofdstuk 3, afdeling 1, evenals artikel 26 voor zover het verwijst naar hoofdstuk 3, afdeling 1, treden in werking twee maanden na de goedkeuring van de netwerkcode door de Commissie.”

17. Daarenboven stelt de CREG voor om in de procedure van goedkeuring van de belangrijkste voorwaarden en de netwerkcode door de CREG, voorzien in de artikelen 11 en 90 van het voorstel van 6 juni 2002, termijnen in te bouwen voor de goed- of afkeuring door de CREG en een regeling te voorzien voor het geval de vervoersonderneming haar verplichtingen niet nakomt binnen de haar opgelegde termijn of de CREG beslist tot afwijzing van de belangrijkste voorwaarden of de netwerkcode.

De CREG stelt voor om in §1 van artikel 11, een tweede, derde en vierde lid toe te voegen die als volgt luiden :

“Binnen de zes maanden na ontvangst van de door de vervoersonderneming voorgestelde belangrijkste voorwaarden, brengt de Commissie de vervoersonderneming op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afwijzing van de voorgestelde belangrijkste voorwaarden. In haar beslissing tot afwijzing geeft de Commissie aan op welke punten de vervoersonderneming haar belangrijkste voorwaarden moet aanpassen.

Indien de Commissie de door de vervoersonderneming voorgestelde belangrijkste voorwaarden afwijst, maakt de vervoersonderneming, binnen de 75 kalenderdagen na ontvangst van de beslissing tot afwijzing, haar aangepaste belangrijkste voorwaarden over aan de Commissie. De Commissie brengt binnen de 75 kalenderdagen, na ontvangst van de aangepaste belangrijkste voorwaarden, de vervoersonderneming op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afwijzing.

De Commissie kan voor een periode van zes maanden, die hernieuwbaar is, voorlopige belangrijkste voorwaarden opleggen die de vervoersonderneming dient toe te passen indien zij haar verplichtingen niet nakomt binnen de termijn bedoeld in het derde lid of indien de Commissie beslist heeft tot afwijzing van de aangepaste belangrijkste voorwaarden.”

De CREG stelt voor om in §1 van artikel 90, een tweede, derde en vierde lid toe te voegen die als volgt luiden :

“Binnen de zes maanden na ontvangst van de door de vervoersonderneming voorgestelde netwerkcode, brengt de Commissie de vervoersonderneming op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afwijzing van de voorgestelde netwerkcode. In haar beslissing tot afwijzing geeft de Commissie aan op welke punten de vervoersonderneming haar netwerkcode moet aanpassen.

Indien de Commissie de door de vervoersonderneming netwerkcode afwijst, maakt de vervoersonderneming, binnen de 75 kalenderdagen na ontvangst van de beslissing tot afwijzing, een aangepaste netwerkcode over aan de Commissie. De Commissie brengt binnen de 75 kalenderdagen, na ontvangst van de aangepaste netwerkcode, de vervoersonderneming op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afwijzing.

De Commissie kan voor een periode van zes maanden, die hernieuwbaar is, een voorlopige netwerkcode opleggen die de vervoersonderneming dient toe te passen indien zij haar verplichtingen niet nakomt binnen de termijn bedoeld in het derde lid of indien de Commissie beslist heeft tot afwijzing van de aangepaste netwerkcode.”

Artikel 106

18. Krachtens artikel 106 zou de CREG “in de tijd begrensde afwijkingen” mogen toestaan op een aantal in het ontworpen besluit bepaalde termijnen. Die bepaling is slechts toelaatbaar in zoverre het individuele afwijkingen betreft en als voor het voorzien in die afwijkingsmogelijkheid een redelijke verantwoording bestaat. De draagwijdte van de aan de CREG verleende bevoegdheid is echter te weinig precies omschreven aangezien aan het begrip “in tijd begrensde afwijking” een te gedifferentieerde invulling kan worden gegeven. Die invulling zou er zelfs kunnen op neerkomen dat de termijnregeling waarin de betrokken artikelen van het ontwerp voorzien, in de praktijk wordt uitgehold. Daarenboven zou er moeten worden voorzien in aanvullende bepalingen voor het geval de verlenging van de termijn gevolgen heeft voor de situatie van derden.

In het licht van deze bedenkingen stelt de CREG voor om artikel 106 te schrappen.

WIJZIGINGEN IN HET LICHT VAN DE STUDIE OVER DE TOEPASSING VAN DE GEDRAGSCODE OP DE DOORVOER VAN AARDGAS

19. Hieronder wordt een opsomming gegeven van de artikelen van het voorstel van koninklijk besluit van 6 juni 2002 die beter aangepast worden in het licht van bovenvermelde studie van de CREG over de toepassing van de gedragscode op de doorvoer van aardgas¹¹.

Artikel 1, 48°

20. In de definitie van “primaire markt” wordt verwezen naar “gereguleerde” activiteiten. De term “gereguleerd” is nergens gedefinieerd en bovendien moeten de diensten die aan onderhandelde toegang voor derden onderworpen zijn, duidelijk binnen de definitie vallen. De nieuwe definitie dient bijgevolg als volgt te luiden :

“primaire markt”: markt van vervoersdiensten die rechtstreeks door de vervoersonderneming verhandeld worden.

Artikel 4, §2

21. De bepaling van artikel 4, §2, is niet toepasselijk op doorvoer, aangezien het moeilijk naspeurbaar is of het gas in het buitenland al dan niet zal aangewend worden voor gebonden afnemers. Om deze reden stelt de CREG voor om artikel 4, §2, als volgt te wijzigen:

“§2. De leveringsonderneming sluit afzonderlijke vervoerscontracten af voor de reservatie van capaciteit die bestemd is voor de in België gevestigde niet in aanmerking komende afnemers en voor de in België gevestigde distributieondernemingen in de mate dat zij niet in aanmerking komen voor de leveringen aan hun niet in aanmerking komende afnemers.”

Artikel 6, §2

22. Voor operationele redenen kan het nodig zijn de *line-pack* voor te behouden voor het binnenlandse vervoer van aardgas.

¹¹ CREG, studie (F)030220-CREG-112, 20 februari 2003, over de toepassing van de gedragscode op de doorvoer van aardgas.

De netgebruikers met doorvoercontracten hebben niet dezelfde nood aan flexibiliteit als de anderen. Bij binnenlands vervoer zijn de nominaties voor de afnamen schattingen van wat de eindverbruiker effectief zal afnemen, en is de *line-pack* een noodzakelijk instrument om de verschillen tussen de schattingen en de realiteit op te vangen. Bij doorvoer zijn de afnamen gegarandeerd gelijk aan de nominaties conform artikel 67 van de gedragscode zoals hieronder voorgesteld in paragraaf 27.

De impact van de omschakeling van een ingangspunt naar een ander is beter beheersbaar voor binnenlands vervoer dan voor doorvoer. In dit opzicht is het nodig om in artikel 6, §2, een tweede lid toe te voegen dat als volgt luidt :

“De vervoersonderneming is niet verplicht het eerste lid, 2° en 3°, toe te passen op de doorvoer van aardgas.”.

Artikel 9, §4

23. Het indicatief vervoersprogramma maakt het de vervoersonderneming mogelijk haar aanbod van vervoersdiensten af te stemmen op de behoeften van de verschillende netgebruikers.

Een voorbeeld van netgebruikers die een bijzondere behandeling kunnen vragen zijn degenen die betrokken zijn bij de investeringsbeslissing van belangrijke projecten. In de gasnijverheid bestaat een lange traditie dat nieuwe installaties met internationale weerslag pas worden aangevat wanneer een belangrijk aandeel van de aldus gecreëerde capaciteit voorafgaandelijk wordt geboekt door kandidaat netgebruikers. Zulke lange-termijn “*ship-or-pay*”-contracten maken het de vervoersonderneming o.a. mogelijk krediet te bekomen bij bankinstellingen. De *shippers* spreken over *build-up*-contracten, want de geboekte capaciteit komt overeen met een schatting van de noden die zich over lange termijn gaan voordoen. Bij de inwerkingstelling van het project blijft een deel van de geboekte capaciteiten ongebruikt. In functie van de gerealiseerde *build-up* worden mettertijd in functie van de behoeften de geboekte capaciteiten verder effectief gebruikt. De tijdelijk ongebruikte toegewezen capaciteit moet op de secundaire markt worden aangeboden (cf. artikel 46).

In deze optiek stelt de CREG voor om artikel 9, §4, als volgt te wijzigen :

“§4. Zowel de looptijden van de vervoerscontracten als de verdeling van de beschikbare capaciteit over vaste, niet-vaste en onderbreekbare capaciteit en de toewijzingsregels weerspiegelen de in de markt bestaande vraag. De vervoersonderneming houdt hierbij rekening met de specifieke kenmerken van de vervoersdiensten waarop ze betrekking hebben en de specifieke behoeften van de

categorieën netgebruikers die volgens objectieve en pertinente criteria worden gedefinieerd.”

Artikelen 54 en 56

24. In geval van blijvende congestie gelden de voorrangsregels bepaald in artikel 48, zoals hierboven in paragraaf 13 voorgesteld. Dit geldt in het bijzonder voor de *line-pack*. Het is de vervoersonderneming die onder andere via het indicatief vervoersprogramma zal bepalen wat de hoeveelheid *line-pack* is die contractueel ter beschikking wordt gesteld van de netgebruikers en dit rekening houdend met de haar door de gedragscode opgelegde verplichting inzake handhaving van het globale netevenwicht en de systeemintegriteit.

Het ligt voor de hand dat *line-pack* als flexibiliteitinstrument, onder andere omdat de parameters van dit flexibiliteitsmiddel sterk bepaald worden door de technische eigenschappen van het vervoersnet en de inzetbaarheid ervan beperkt is in volume, plaats en tijd, in eerste instantie bestemd is voor het lokale vervoer. De grootte van de doorvoerstromen is dusdanig dat het opvangen van onevenwichten met behulp van *line-pack* vanuit het oogpunt van de handhaving van de systeemintegriteit niet aangewezen is. Bovendien hebben de netgebruikers met doorvoercontracten niet dezelfde nood aan flexibiliteit als de netgebruikers met binnenlandse vervoerscontracten (zie verder bij artikel 58). Bij binnenlands vervoer zijn de nominaties voor de afnamen schattingen van wat de eindverbruiker effectief zal afnemen en is de *line-pack* een noodzakelijk instrument om de verschillen tussen de schattingen en de realiteit op te vangen. Bij doorvoer zijn de afnamen in principe gelijk aan de nominaties bij de ingangspunten. De onevenwichten zijn dus zeer beperkt en bovendien ziet de vervoersonderneming van nabij toe op de handhaving van het evenwicht. Ze heeft daartoe de nodige operationele middelen in handen en zal ingrijpen en bijsturen van zodra het evenwicht verstoord wordt. De aanwending van *line-pack* is gezien de aard van het middel bestemd voor het opvangen van lokale onevenwichten. *Line-pack* wordt in eerste instantie dus voorbehouden voor het binnenlands vervoer. Dit impliceert dat voor wat betreft de doorvoer de eventuele onevenwichten, ontstaan als gevolg van afnameschommelingen bij de afnemers van het doorgevoerde aardgas, in eerste instantie moeten worden opgevangen door de aanwending van de aanwezige *line-pack* in het vervoersnet waarop de afnemers van dit doorgevoerde aardgas zijn aangesloten.

In dit opzicht is het aangewezen om de hiernavolgende artikelen te wijzigen.

Artikel 54, §2, 3°, dient als volgt gewijzigd te worden :

“3° de aangeboden flexibilitiediensten, voor zover beschikbaar, dienen voldoende te zijn om de netgebruikers toe te laten het netevenwicht bij de bevoorrading van in België gevestigde eindafnemers te respecteren, rekening houdend met het feit dat een kortere tijdseenheid de nood aan flexibiliteit in hoofde van de netgebruikers kan vermeerderen;”.

Artikel 56, §1, dient als volgt gewijzigd te worden :

“§1. De vervoersonderneming biedt flexibilitiediensten aan die het de netgebruiker bij de bevoorrading van in België gevestigde eindafnemers moet mogelijk maken bovenvermelde tolerantiewaarden te overschrijden.”

Deze laatste wijziging betekent dat de vervoersonderneming niet verplicht is *line-pack* ter beschikking te stellen van buitenlandse eindafnemers. Anderzijds is het niet verboden, maar in geval van blijvende congestie moet de vervoersonderneming rekening houden met de basisprincipes neergelegd in artikel 48.

Indien de vervoersonderneming contracten met nulflexibiliteit invoert zal hij deze dienst op een niet-discriminerende wijze moeten aanbieden.

Artikel 58

25. De regels betreffende de onderbreking of reductie van gasstromen dienen een onderscheid te maken tussen vervoerscontracten met of zonder flexibiliteit. Vervoerscontracten zonder flexibiliteit zijn maar mogelijk als de vervoersonderneming beschikt over de nodige operationele middelen bij de ingangs- en afnamepunten om de aardgasstroom van de netgebruiker, in geval hij de evenwichtsverplichtingen niet respecteert, ogenblikkelijk te beperken en indien nodig te onderbreken.

Rekening houdend met het mogelijk bestaan van dergelijke contracten, dient artikel 58 als volgt aangevuld te worden :

“§4. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op contracten met nulflexibiliteit. In deze gevallen neemt de vervoersonderneming, zodra de netgebruiker in onevenwicht is, elke redelijke maatregel die nodig is om het evenwicht te herstellen.”

Artikelen 66 en 67

26. Aangezien de toewijzing van aardgas voor doorvoer gebeurt op de interconnectiepunten met naburige vervoersnetten dienen artikel 66 en 67 aangepast te worden.

Artikel 66 dient als volgt te worden aangepast :

“Tussen de vervoersonderneming, de betrokken leveringsonderneming en, desgevallend, de eindafnemer of de distributieonderneming wordt een toewijzingsovereenkomst voor aardgas afgesloten.

Voor wat betreft doorvoer sluit de vervoersonderneming op elk interconnectiepunt met naburige vervoersnetten een toewijzingsovereenkomst af met de bij de doorvoer betrokken partijen.”

Artikel 67 dient als volgt te worden aangepast:

“Onverminderd artikel 70, §2, wijst de vervoersonderneming de hoeveelheid geleverd aardgas aan de interconnectiepunten met naburige vervoersnetten toe op basis van de nominaties, de gegevens verstrekt door de toeleverende en afnemende vervoersonderneming, de werkelijk gemeten hoeveelheden en de toewijzingsovereenkomst bedoeld in artikel 66.”

Artikelen 73

27. Aangezien vervoerscontracten zonder flexibiliteit gebonden zijn aan strikte regels inzake evenwicht tussen ingangs- en afnamepunt, de vervoersonderneming daartoe de nodige operationele middelen in handen heeft om in te grijpen en bij te sturen van zodra het evenwicht verstoord wordt en gelet op artikel 58, §4, is artikel 73 niet van toepassing op vervoerscontracten zonder flexibiliteit.

Vervoerscontracten met of zonder flexibiliteit verschillen in dit opzicht omwille van operationele redenen sterk van elkaar: vervoerscontracten zonder flexibiliteit zijn strikt gebonden aan evenwicht tussen ingangs- en afnamepunt terwijl voor wat betreft vervoerscontracten met flexibiliteit de vervoersonderneming pas overgaat tot het nemen van maatregelen van onderbreking of reductie in het geval van overschrijdingen die de systeemintegriteit in het gedrang brengen en/of de normale dienstverlening aan andere netgebruikers verstoren (zie artikel 58, §1).

Artikel 73, §1, dient bijgevolg als volgt te worden aangevuld:

“§3. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op vervoerscontracten met nulflexibiliteit.”

ANDERE WIJZIGINGEN

Artikel 46

28. Teneinde de vervoersonderneming de mogelijkheid te geven de omvang van de niet-gebruikte capaciteit beter te bepalen (zie artikel 47, §2, 3°), dient artikel 46 gewijzigd te worden.

Na de tweede zin van het eerste lid van artikel 46 dient de volgende zin te worden toegevoegd :

“In het geval er geen openbare beurs voor capaciteit en flexibiliteit, zoals bedoeld in artikel 24, bestaat, of indien de netgebruiker zijn capaciteit niet wenst aan te bieden via deze beurs, informeert de netgebruiker telkens hij een aanbod doet of een aanbod wijzigt, de vervoersonderneming over de hoeveelheid en de prijs van het aanbod. De vervoersonderneming publiceert dit aanbod samen met het aanbod van de primaire markt zoals bepaald in artikel 34.”

Artikel 47, §2

29. Rekening houdend met artikel 9, §1, van het koninklijk besluit van 15 april 2002 betreffende de algemene tariefstructuur en de basisprincipes en procedures inzake de tarieven en de boekhouding van de aardgasvervoersondernemingen actief op het Belgisch grondgebied en zonder zich uit te spreken over de verenigbaarheid van dit artikel met de gaswet, dient artikel 47, §2, 3°, als volgt gewijzigd te worden :

“3° de toegewezen vaste capaciteit door de netgebruiker op de secundaire markt is aangeboden tegen een prijs die niet hoger ligt dan het gereguleerd tarief of de indicatieve prijs van de primaire markt indien er geen gereguleerd tarief bestaat;”.

Deze bepaling strekt ertoe speculatie op de capaciteits- en/of flexibiliteitsmarkt te beperken.

Artikel 50

30. Teneinde de leesbaarheid van de bepaling opgenomen in artikel 50, 1° te bevorderen stelt de CREG voor om artikel 50, 1°, als volgt te herformuleren :

“1° bepalingen die de gehele of gedeeltelijke overdracht van capaciteit verhinderen, wanneer deze overdracht plaatsvindt zonder bevrijding van de overdrager;”.

Artikel 86

31. De voorschriften in verband met de aansluiting horen beter thuis in de aansluitingsovereenkomst dan in het vervoerscontract.

Artikel 86, §1, dient bijgevolg als volgt gewijzigd te worden :

“§1. De aansluitingsovereenkomst afgesloten tussen de vervoersonderneming en de betrokken netgebruiker of netgebruikers bevat de voorschriften inzake de aansluiting van de betrokken afnemer of afnemers op het vervoersnet.”

////

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

Jean-Paul PINON
Directeur

Christine VANDERVEEREN
Voorzitter van het Directiecomité