

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2008-2009

4 FEBRUARI 2009

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

*Evocatieprocedure***VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **COLLAS**

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2008-2009

4 FÉVRIER 2009

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

*Procédure d'évocation***RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES
PAR
M. **COLLAS**

Samenstelling van de commissie / Composition de la commission :

Voorzitter / Président : Wouter Beke.**Leden / Membres :**

CD&V	Wouter Beke, Hugo Vandenberghe, Elke Tindemans, Tony Van Parys.
MR	Berni Collas, Marie-Hélène Crombé-Berton, Richard Fournaux.
Open Vld	Jean-Jacques De Gucht, Roland Duchatelet.
Vlaams Belang	Anke Van dermeersch, Freddy Van Gaever.
PS	Joëlle Kapompolé, Christiane Vienne.
SP.A-Vl. Pro	Bart Martens, André Van Nieuwkerke.
CDH	Vanessa Matz.
Écolo	José Daras.

Plaatsvervangers / Suppléants :

Dirk Claes, Nahima Lanjri, Els Schelfhout, Luc Van den Brande, Pol Van Den Driessche.
Jacques Brotchi, Alain Courtois, François Roelants du Vivier, Dominique Tilmans.
Margriet Hermans, Nele Lijnen, Martine Taelman.
Yves Buysse, Jurgen Ceder, Nele Jansegers.
Sfia Bouarfa, Philippe Mahoux, Olga Zrihen.
Marleen Temmerman, Johan Vande Lanotte, Myriam Vanlerberghe.
Anne Delvaux, Jean-Paul Procureur.
Marcel Cheron, Carine Russo.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****4-1096 - 2008/2009 :**

Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.
Nr. 2 : Amendementen.

*Voir :***Documents du Sénat :****4-1096 - 2008/2009 :**

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.
N° 2 : Amendements.

I. INLEIDING

Het wetsontwerp werd op 3 juli 2008 in de Kamer van volksvertegenwoordigers ingediend als een wetsontwerp van de regering (stuk Kamer nr. 52-1320/1).

Het werd er *ne varietur* aangenomen in de plenaire vergadering van 8 januari 2009 met 81 stemmen tegen 41 bij 3 onthoudingen en het werd op 9 januari 2009 aan de Senaat overgezonden.

De Senaat evoceerde het ontwerp op 22 januari 2009.

De commissie heeft het ontwerp besproken tijdens haar vergadering van 28 januari 2009.

Op die vergadering werd een verzoek om hoorzittingen te organiseren verworpen met 4 stemmen tegen 2 bij 5 onthoudingen.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN KLIMAAT EN ENERGIE

Er moeten twee types activiteiten worden onderscheiden wanneer er sprake is van gastransport in België:

— Enerzijds omvat het gasvervoer in strikte zin alle gasvervoer waarvan het vertrekpunt of eindpunt zich in België bevindt.

— Anderzijds omvat de doorvoeractiviteit het vervoer van gas waarvan noch het beginpunt, noch het eindpunt zich in België bevindt.

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

Deze concurrentiële activiteit plaatst België vandaag op een centrale plaats op internationaal vlak, aangezien er alternatieve keuzes bestaan voor de leveranciers, zowel voor het transport per methaantanker of via andere landen, wat meer aantrekkelijke voorwaarden kan bieden, onder andere op het vlak van stabiliteit.

Deze strategische positionering van België als draaischijf voor de gasmarkt is van essentieel belang.

Wijziging van de wet van 12 april 1965

Het is belangrijk dat de toepasbare regels in deze materie niet enkel duidelijk zijn voor de netbeheerder Fluxys, maar ook voor de leveranciers, aan wie een maximale zichtbaarheid moet worden verzekerd in het licht van een stabiele en geloofwaardige Belgische

I. INTRODUCTION

Le projet de loi a été déposé le 3 juillet 2008 à la Chambre des représentants en tant que projet de loi du gouvernement (doc. Chambre, n° 52-1320/1).

Il y a été adopté *ne varietur* en séance plénière le 8 janvier 2009 par 81 voix contre 41 et 3 abstentions, et transmis au Sénat le 9 janvier 2009.

Le Sénat a évoqué ce projet le 22 janvier 2009.

La commission a examiné ce projet au cours de sa réunion du 28 janvier 2009.

Lors de cette réunion, une demande visant à organiser des auditions a été rejetée par 4 voix contre 2 et 5 abstentions.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DU CLIMAT ET DE L'ÉNERGIE

Lorsqu'il est question de transport de gaz en Belgique, on distingue deux types d'activités :

— D'une part, le transport de gaz (ou acheminement) au sens strict concerne tout transport de gaz dont le point de départ ou le point d'arrivée se situe en Belgique.

— D'autre part, l'activité de transit concerne, elle, le transport de gaz dont ni le point de départ ni le point d'arrivée n'est situé en Belgique.

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

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

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

Modification de la loi du 12 avril 1965

Il importe que les règles applicables en cette matière soient claires non seulement pour le gestionnaire de réseau qu'est Fluxys mais aussi pour les affréteurs, qui doivent pouvoir bénéficier d'une visibilité maximale dans l'optique d'un marché belge stable et crédible. Le

markt. De regering hecht veel belang aan netbeheerder Fluxys: de regering heeft beslist de historische energie-operator in België bij wet te dwingen zijn belang onder de blokkeringsminderheid te brengen en toe te staan dat Publigas, de « gewapende arm » van de gemeenten en dus de vertegenwoordiger van de overheid, er meerderheidsaandeelhouder van wordt.

De voorgestelde wetswijzigingen willen twee essentiële elementen verduidelijken in verband met de doorvoer van aardgas: het statuut van de doorvoercontracten, afgesloten tussen de leveranciers en Distrigas of Fluxys, volgens de periode van afsluiting, alsook het tariefregime dat van toepassing is op de doorvoeractiviteit.

De wijziging van artikel 15/5quinquies

De doorvoeractiviteiten hebben als wettelijke basis artikel 15/5quinquies van de voornoemde wet. Dit artikel werd ingevoerd door de wijziging van de wet van 1 juni 2005.

Rekening houdende met de concurrentiële situatie van de doorvoeractiviteit, heeft dit artikel als doel een specifieke tarificatie mogelijk te maken voor de gasdoorvoer van grens tot grens. Hoewel het wettelijk en reglementair kader dit reeds toestaat, is het enerzijds opportuun gebleken de keuze van de wetgever te verduidelijken door een interpretatieve bepaling van het huidige artikel 15/5 *quinquies* aan te nemen, waardoor de kwestie van de toepassing van de marktstarieven wordt opgelost op basis van dit artikel en, anderzijds dit artikel aan te vullen door de grote lijnen te verduidelijken van de vastgestelde gereguleerde tarieven die volgen uit de modaliteiten waarvoor een beroep werd gedaan op de markt: tariefstructuur, met inbegrip van de billijke marge, procedures en termijnen in verband met tariefvoorstellen, publicatie van de tarieven, bonus/malus, ...).

Tot slot, bevatte hetzelfde artikel voor de doorvoer van aardgas een uitsluiting in verband met de toepassing van enkele bepalingen van de gaswet, van toepassing op het transport van aardgas. Deze uitzonderingen moeten worden aangepast met het oog op de bepalingen van Europese richtlijn 2003/55/EG en van verordening 1775/2005.

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

— (i) ofwel wordt een « projectmethode » toegepast, en dit krachtens artikel 15/5*bis*, § 3, dat in een specifiek gereguleerd regime voorziet (methode gebruikt voor de Terminal van Zeebrugge en goedgekeurd door de CREG). Dit regime is van toepassing

gouvernement attache beaucoup d'importance au gestionnaire de réseau Fluxys: il a décidé de contraindre par la loi l'opérateur énergétique historique en Belgique à descendre sous la minorité de blocage et de permettre à Publigaz, le bras armé des communes et donc représentant des pouvoirs publics, d'y devenir majoritaire.

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

La modification de l'article 15/5quinquies

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

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

Enfin, le même article excluait pour le transit de gaz naturel l'application de certaines dispositions de la loi gaz applicables à l'acheminement (transport) du gaz naturel. Ces exceptions doivent être adaptées au regard des dispositions de la directive européenne 2003/55/CE et du règlement 1775/2005.

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

— (i) soit une méthodologie dite « projet », et ce, en vertu de l'article 15/5*bis*, § 3, qui prévoit un régime régulé spécifique (méthodologie utilisée pour le Terminal de Zeebruges et approuvée par la CREG). Ce régime s'applique aux extensions d'installations ou

op de uitbreidingen van installaties of op nieuwe installaties voor het vervoer van aardgas voor de hoeveelheid die bestemd is voor doorvoer;

— (ii) ofwel een cost+-methode, waarvan de hoofdparameters zijn vastgesteld;

— (iii) ofwel een aanpak volgens de « marktprijs ».

Deze laatste aanpak mag in geen geval uitmonden in een tarief dat lager ligt dan het tarief bereikt via de cost+-methode (ii). De tekst verduidelijkt vervolgens wat er moet worden gedaan in het geval van een verschil tussen de marktprijs en het cost+-tarief wanneer de derde aanpak wordt toegepast.

Rekening houdende met de specificiteit van de doorvoeractiviteit, werden er twee elementen vastgesteld die verschillen van de toepasbare regels inzake vervoer :

1. De duur van de regularisatieperiode is niet noodzakelijk vastgesteld op 4 jaar;

2. De tarieven zijn van toepassing voor termijnen die contractueel zijn vastgesteld tussen de TNB (Transmissienetbeheerder) en de gebruikers van dit net, en wel om deze laatstgenoemden een vooruitzicht te verzekeren in verband met hun verbintenis op lange termijn.

Samengevat is de Belgische regering ervan overtuigd dat de Belgische doorvoeractiviteit voortaan een concurrentiële activiteit is, omdat ze zich in concurrentie bevindt met andere doorvoermogelijkheden : men kan reeds via Duitsland gas doorvoeren en binnenkort ook via de Noordzee, door middel van methaantankers. De operatoren kunnen kiezen uit diverse manieren om het gas te laten doorvoeren. Ze kunnen beslissen het Belgische transportnet al dan niet te gebruiken. België heeft er vanzelfsprekend belang bij dat ze het gebruiken om voor Fluxys een marge te verwerven, die het dan kan investeren in de vernieuwing van de infrastructuur, alsook om de internationale *shippers* aan te trekken. Voor de doorvoer over het grondgebied zijn duidelijkheid, zichtbaarheid en niet discriminerende tarieven noodzakelijk. Om die tarieven tot stand te brengen zijn de drie reeds vermelde methoden mogelijk.

Uit de vele contacten die de minister heeft gehad, blijkt dat transparantie, duidelijkheid, voor de shippers het belangrijkste is. In sommige gevallen kunnen ze zelfs een prijs accepteren die iets boven de cost+ ligt, op voorwaarde dat ze volledige transparantie en duidelijkheid krijgen. Men moet er in elk geval voor zorgen dat Fluxys de gelegenheid krijgt een winstmarge te creëren, in sommige gevallen niet alleen van cost +, zonder zijn rentabiliteit te verliezen om te investeren in consolidatie en vernieuwing van het net.

à de nouvelles installations de transport de gaz naturel pour la capacité destinée au transit;

— (ii) soit une approche cost + dont les paramètres principaux sont définis;

— (iii) soit une approche « prix de marché ».

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

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

1. La durée de la période de régulation n'est pas nécessairement fixée à 4 ans;

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

En résumé, le gouvernement est convaincu que l'activité de transit belge est désormais une activité concurrentielle parce qu'elle est en concurrence avec d'autres possibilités de transit : on peut déjà passer par l'Allemagne, et bientôt aussi par la Mer du Nord, grâce aux méthaniers. Les opérateurs ont le choix entre différentes manières de faire transiter le gaz. Ils peuvent décider d'utiliser le réseau de transport belge ou pas. La Belgique a évidemment intérêt à ce qu'ils l'utilisent afin de dégager une marge pour Fluxys, qui pourra alors investir dans le renouvellement de ses infrastructures et pour attirer ces *shippers* internationaux. Le transit par le territoire requiert de la clarté, de la visibilité et des tarifs non-discriminatoires et uniques. Pour élaborer ces tarifs, on peut envisager les trois différentes méthodes précitées.

Des nombreux contacts que le ministre a eus, il apparaît que ce qui est le plus important pour les *shippers*, c'est la transparence, la clarté. Ils peuvent même accepter dans certains cas un prix qui est légèrement supérieur au cost+ pour autant qu'ils aient toute transparence et toute clarté. En tout état de cause, il faut faire en sorte que Fluxys puisse être mis en position de dégager une certaine marge bénéficiaire, pas seulement de cost +, dans certains cas, sans rien perdre de sa rentabilité pour investir dans la consolidation et le renouvellement du réseau.

De wijziging van artikel 15/19

De doorvoeractiviteit wordt sinds 1 juli 2004 geregeld krachtens richtlijn 2003/55/EG.

Deze richtlijn bepaalt in haar artikel 32 tegelijkertijd dat de contracten gesloten vóór 1 juli 2004, in overeenstemming met het overeengekomen toegangsregime van richtlijn 91/296 (van kracht voor het gereguleerd regime ingevoerd door richtlijn 2003/55/EG), van toepassing blijven tot de termijn ervan is verstreken, alsook de beraadslaagde tarieven waarin deze contracten voorzien.

De erkenning van deze historische contracten, «*sanctity of contracts*», ligt vast in artikel 15/19 van de gaswet.

Om er echter een nuttig gevolg aan te geven en de bestaande historische doorvoercontracten te behouden, wordt een interpretatieve bepaling ingevoegd in de tekst van artikel 15/19.

Het behoud van de historische contracten zal geen negatieve invloed hebben op de Belgische consument, omdat de activiteiten met betrekking tot doorvoer, vervoer en opslag perfect van elkaar gescheiden worden op respectieve rekeningen, en dat hetzelfde geldt voor de tarieven die hieruit voortkomen.

Er zijn dus geenszins meerkosten. In bepaalde gevallen is integendeel een vermindering van de kostprijs voor de consument mogelijk, door het feit dat voor het vervoer en de doorvoer dezelfde infrastructuur kan worden gebruikt en dat de lichte winst die op de doorvoer kan worden gemaakt, investeringen mogelijk maakt die niet hoeven te worden gedaan voor het vervoer, wat voor Fluxys een vermindering van de kostprijs met zich zal brengen. Dat kan zijn weerslag krijgen in lagere tarieven voor de consument.

In de interpretatieve bepaling wordt de contractpartij voor België erkend: DISTRIGAS en Fluxys en hun historisch filiaal. Daarin voorziet de tekst van de richtlijn niet. De wet legt de buitenlandse medecontractanten niet vast. Het is de taak van de Europese Commissie hen te erkennen.

III. ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen van de leden

In verband met de tarieven vraagt de heer Collas zich af hoe men te werk gaat in landen zoals Duitsland, waar, als hij het zich goed herinnert, zeven *transmission system operators* actief zijn die het Cost+-systeem toepassen. Hij denkt ook dat de Duitse regulator geen onderscheid maakt tussen deze twee activiteiten en dat voor beide een gereguleerde tarifiering van het «*cost+*»-type kan worden gebruikt.

La modification de l'article 15/19

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

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

La reconnaissance de ces contrats historiques, «*sanctity of contracts*», est consacrée par l'article 15/19 de la loi gaz.

Toutefois, afin de lui donner un effet utile et de préserver les contrats de transit historiques existants, une disposition interprétative est insérée dans le texte même de l'article 15/19.

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

Il n'y a donc en aucune manière un surcoût. Au contraire, on peut envisager dans certains cas une réduction du coût pour les consommateurs, du fait que les mêmes infrastructures pourraient être utilisées pour le transport et pour le transit et que le léger gain qui peut être réalisé sur le transit permettra des investissements qui ne devront pas être faits pour le transport, ce qui entraînera une réduction du coût pour Fluxys, et qui pourra se traduire par une réduction des tarifs pour les consommateurs.

Dans la disposition interprétative, la partie contractante pour la Belgique est reconnue: DISTRIGAS et Fluxys et leur filiale historique. Ceci n'est pas prévu par le texte de la directive. La loi ne fixe pas les cocontractants étrangers. Il appartient à la Commission européenne de les reconnaître.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions des membres

En ce qui concerne la question tarifaire, M. Collas se demande ce qu'on fait dans des pays comme l'Allemagne, où il y a, s'il se souvient bien, sept *transmission system operators* actifs qui pratiquent le Cost+. Il pense aussi que le régulateur allemand considère ces deux activités comme des activités non distinctes et qu'une tarification régulée de type «*cost+*» peut être utilisée pour les deux activités.

Wat zijn de voordelen voor de consument op het vlak van prijzen en rechtszekerheid in verband met de prijzen?

De heer Duchatelet zou, aangezien het om het Cost+-systeem gaat, willen weten wat de belangrijkste componenten van die kosten zijn. Hij veronderstelt dat de afbetalingen erg groot zijn, ook al weet hij dat dit afhangt van de gekozen aflossings-termijnen.

Bovendien zijn er de personeels- en financieringskosten.

Voor dit ten gronde wordt besproken, wil de heer Daras aanstippen dat men moet beseffen dat dit ontwerp uiterste belangrijk is voor het beleid. Het gaat hier immers om de energiebevoorrading van ons land, alsook om het gebruik van ons doorvoernetwerk, dat de rol van draaischijf vervult, zoals de heer Woitrin (directeur van de CREG) het vorige week verwoordde in deze commissie.

De commissie hoorde vorige week ook een afgevaardigde van Fluxys en professor W. D'Haeseleer over het probleem van de aardgasbevoorradingzekerheid.

Helaas konden zij door de korte spreektijd geen debat aangaan met de commissieleden.

Zij hebben echter enkele opmerkingen gemaakt die nuttig zijn voor de bespreking van vandaag.

Het ging hier immers ook om de doorvoer en de tarieven.

Uit de verklaringen van de heer Woitrin blijkt dat hij het standpunt van Fluxys niet deelt.

Nu het ontwerp over het vervoer van aardgasproducten kan worden besproken — dat nogal laat aan de senatoren werd voorgelegd, namelijk 3 à 4 jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn en op een ogenblik dat het economisch landschap wordt herschikt —, blijken er bepaalde elementen te ontbreken om het ontwerp grondig te evalueren. Er is echter een interessante brief van het DG TREN van de Europese Commissie van 18 december 2008, gericht aan het hof van beroep van Brussel.

Er is ook een brief van STATOIL, dat ons netwerk wil gebruiken en discriminatie in het voorliggend wetsvoorstel aanklaagt.

In die context zou het voor de Senaat geen goede zaak zijn om, in het kader van zijn evocatierecht, een oordeel te vormen zonder de gevraagde documenten.

Quels sont les avantages pour les consommateurs en termes de prix et de sécurité juridique pour les prix ?

M. Duchatelet voudrait savoir, puisqu'il s'agit du système Cost+, quelles sont les grandes composantes du coût. Il suppose que les amortissements sont très importants, tout en sachant que cela dépend des périodes d'amortissement choisies.

En outre, il y a le coût du personnel, ainsi que des coûts de financement.

M. Daras estime, avant d'aborder le fond, qu'il faut se rendre compte que ce projet est d'une importance politique extrême, puisqu'il concerne l'approvisionnement énergétique du pays, ainsi que l'utilisation de notre réseau pour le transit, qui est une plaque tournante, comme l'a dit M. Woitrin (directeur de la CREG) la semaine dernière devant cette commission.

La commission a pu entendre, la semaine dernière, deux autres exposés sur la problématique de la sécurité d'approvisionnement en gaz, présentés respectivement par un délégué de Fluxys et par le professeur W. D'Haeseleer.

Malheureusement, les brefs délais impartis les ont empêchés de débattre avec les commissaires.

Ils ont toutefois formulé quelques observations utiles pour le débat d'aujourd'hui.

Il s'agissait en effet, là également, du transit et des tarifs y afférents.

Il est clairement ressorti des explications de M. Woitrin qu'il ne partageait pas le point de vue de Fluxys.

Au moment d'aborder la discussion du projet sur le transport de produits gazeux qui a été soumis un peu tard aux sénateurs, c'est-à-dire 3 à 4 ans après la mise en vigueur de la directive, et à un moment particulier de réorganisation du paysage économique, il apparaît que certains éléments font défaut pour apprécier pleinement ce projet. Il existe toutefois un courrier intéressant de la DG TREN de la Commission européenne du 18 décembre 2008, adressé à la Cour d'appel de Bruxelles.

Il est également question d'un courrier de la société STATOIL, qui souhaite pouvoir emprunter notre réseau, et qui se plaint des discriminations dans le projet de loi soumis à l'appréciation de la présente commission.

Dans ce contexte, il serait mauvais pour le Sénat, dans le cadre de l'exercice de son droit d'évocation, de devoir juger sans les documents demandés.

De heer Daras wenst daarom hoorzittingen te houden. Het is immers geen banaal ontwerp. Hij weet dat het door de Kamer is goedgekeurd, maar hij weet ook dat heel wat volksvertegenwoordigers van de meerderheidspartijen niet tevreden waren over de manier van werken.

Hij verwacht bijgevolg problemen, waardoor sommigen die bepalingen zouden kunnen aanvechten voor het Europees Hof van Justitie, wat het werk van de Senaat zou verzwakken.

Hij stelt voor om een lid van het DG TREN zou worden gehoord, zoals reeds eerder werd gedaan.

Dat DG kan, hoewel het geen rechtscollege is, zeggen wat de gangbare interpretatie van de tekst is, meer bepaald op grond van de uiteenzettingen van de bevoegde Europees Commissaris in het Europees Parlement over de mogelijkheid om verschillende tarieven voor doorvoer en vervoer te hanteren.

Er zou ook een vertegenwoordiger van de CREG moeten worden gehoord. Die instelling en de minister speelden immers een kat-en-muisspel waardoor op een bepaald moment de beslissingen van die instelling werden opgeschort.

Dat heeft een rechtstreeks verband met de onderwerpen die de commissie momenteel behandelt (zoals de doorvoertarieven).

Er wordt een polemiek gevoerd over de vraag waar de consument in feite baat bij heeft. De CREG heeft immers beslist om die tarieven te verlagen wat de consument hier of elders in Europa ten goede had kunnen komen.

Fluxys dacht het tegenovergestelde. Er zou een vertegenwoordiger kunnen worden uitgenodigd.

Er zou een tweede brief van STATOIL zijn aangekomen vandaag maar die werd nog niet aan de leden meegedeeld.

De heer Daras heeft ook een opmerkingen ten gronde en zal bijgevolg amendementen indienen.

Hij dringt er echter op aan dat de Senaat dit dossier ter harte neemt zoals ten tijde van het tweekamerstelsel en zich bijgevolg niet beperkt tot een te snelle afhandeling.

Hij herinnert aan het dossier over het bedrijfsbeheer dat een volledige facelift kreeg door de evocatieprocedure, werk dat voor een groot deel gebaseerd was op het advies van de Dienst Wetsevaluatie van de Senaat waarvan de nota's een « zegen » zijn voor het redactiewerk.

Hij ziet niet in waarom er nu geen rekening zou worden gehouden met hun mening.

M. Daras souhaite dès lors qu'on procède à des auditions. Ce n'est en effet pas un projet banal. Il sait qu'il a été adopté par la Chambre, mais il sait aussi que bon nombre de députés de la majorité n'étaient pas satisfaits de la façon de procéder.

Il prévoit dès lors des problèmes, qui pourront amener certains à contester ces dispositions devant la Cour de Justice européenne, ce qui va fragiliser le travail du Sénat.

Il suggère d'auditionner un membre de la DG TREN, comme cela a déjà été fait auparavant.

Cette DG, bien que n'étant pas la justice, est à même de dire quelle est l'interprétation courante de ce texte, au vu notamment des interventions du Commissaire européen compétent en la matière au Parlement européen, sur la possibilité de différencier les tarifs entre le transit et le transport.

Un représentant de la CREG devrait également être entendu. Il y a en effet eu un chassé-croisé entre cette institution et le ministre, qui a, à un certain moment, suspendu les décisions de cet organisme.

Ceci concerne directement les sujets traités actuellement par la commission (comme les tarifs de transit).

Il existe une polémique sur le fait de savoir ce qui profiterait en fait aux consommateurs, la CREG ayant décidé de réduire ces tarifs, ce qui aurait pu profiter aux consommateurs ici ou ailleurs en Europe.

Fluxys était d'avis contraire. On pourrait en inviter un représentant.

Un deuxième courrier de STATOIL serait arrivé aujourd'hui, mais n'a pas encore été communiqué aux membres.

Sur le fond, M. Daras a des choses à dire également, et déposera des amendements en conséquence.

Il demande toutefois avec insistance que le Sénat prenne à cœur l'examen de ce dossier, comme à l'époque du bicaméralisme, et qu'il ne se limite dès lors pas à un traitement trop expéditif.

Il rappelle à ce sujet le traitement du dossier concernant la gestion des entreprises, qui a bénéficié d'un lifting complet lors de la procédure d'évocation, inspiré en grande partie par le Service d'évaluation de la législation du Sénat, dont les notes sont une « bénédiction » sur le plan de la rédaction.

Il ne voit pas pourquoi on se priverait de l'avis de ce service en la circonstance.

Mevrouw Van dermeersch staat achter de idee om hoorzittingen te houden.

Ze heeft een aantal algemene vragen.

Nu er gesproken wordt over een heffing van ongeveer 250 miljoen euro vanwege de regering jegens GdF-Suez, verwondert het haar dat dit wetsontwerp uitgerekend nu ter tafel ligt.

Waarom plots die haast om twee dingen te verduidelijken, namelijk het statuut van de doorvoercontracten (over hoeveel contracten gaat het precies?) en het tariefstelsel? Dat des te meer omdat die doorvoer geen concurrentiële activiteit is, die bovendien door één enkele speler op de markt wordt gedomineerd. Ze kan zich niet van de indruk ontdoen dat de Franse groep hier een groot voordeel uit haalt. Men gaat immers de concurrentie uit de weg door het vastleggen van de historische contracten. Bovendien zullen nog een heel aantal miljoenen euro naar die groep vloeien.

Wat is dan het voordeel van de consument?

Deze miljoenen zullen in ieder geval niet meer via Fluxys worden geïnvesteerd in ons land.

Hoe worden die investeringen overigens gepland?

Hoorzittingen zouden hier echt op hun plaats zijn. Nu ook de Raad van State en de CREG hun bedenkingen hebben bij de wettigheid van deze voorstellen, zou het nuttig zijn deze laatste te horen in commissie.

De voorzitter stelt voor om eerst de minister te horen en vervolgens te zien of er nog hoorzittingen nodig zijn. In dat geval zal de commissie hierover een stemming organiseren.

B. Antwoorden van de minister

De minister antwoordt dat de toestand in Duitsland anders is dan in België. De Duitsers hebben een veel hogere graad van vermogensscheiding bereikt dan wij. Bovendien zijn er in Duitsland meer vennootschappen. De Duitse reglementeringen betreffen het vervoer. Zij hebben inderdaad geen verschillende tariefregelingen voor de doorvoer toegepast, maar dat betekent niet dat wij dat niet kunnen doen.

Op de vraag van de heer Daras antwoordt hij dat het DG TREN van de Europese Commissie een brief gestuurd heeft naar de Directeur-Generaal voor energie van de FOD Economie, waarin antwoorden

Mme Van dermeersch est favorable à l'idée d'organiser des auditions.

Elle souhaiterait formuler une série de questions d'ordre général.

L'intervenante s'étonne de voir ce projet de loi mis sur la table au moment même où l'on parle d'une redevance d'environ 250 millions d'euros à récupérer par le gouvernement auprès de GdF-Suez.

Pourquoi cette hâte soudaine à clarifier deux éléments, à savoir le statut des contrats de transit (de combien de contrats est-il question exactement?) et le régime tarifaire, d'autant plus que ce transit n'est pas une activité ouverte à la concurrence, mais une activité dominée par un acteur de marché unique? L'intervenante ne peut s'empêcher de penser que le groupe français tire de tout cela un avantage considérable. En effet, on se soustrait à la concurrence en consacrant les contrats historiques. En outre, le groupe français bénéficiera encore d'un paquet de millions d'euros.

Où se trouve dans ces conditions l'avantage pour le consommateur?

Ces millions ne seront en tout cas plus investis dans notre pays via Fluxys.

Du reste, comment ces investissements sont-ils planifiés?

Des auditions seraient vraiment indiquées en l'espèce. Dès lors que le Conseil d'État et la CREG mettent eux aussi en cause la légalité de ces propositions, il serait utile d'entendre la CREG en commission.

La présidente propose d'entendre d'abord le ministre, et de voir ensuite si des auditions s'imposent encore. Le cas échéant, la commission votera sur la nécessité d'organiser des auditions.

B. Réponses du ministre

Le ministre répond à la question de M. Collas que la situation en Allemagne est différente de la situation belge. Les Allemands ont atteint un niveau de séparation patrimoniale beaucoup plus approfondi qu'en Belgique. Ils ont par ailleurs un nombre de sociétés plus important. Les régulations que les Allemands ont adoptées concernent le transport. Ils n'ont effectivement pas adopté des systèmes tarifaires différents pour le transit, mais ceci ne veut pas dire que l'on ne puisse pas le faire.

Il poursuit en répondant à M. Daras que la DG TREN de la Commission européenne a effectivement envoyé au Directeur général de l'énergie du SPF Économie une lettre dans laquelle des réponses sont

gegeven worden omtrent de overeenstemming van het wetsontwerp met het gemeenschapsrecht inzake de interne gasmarkt.

De minister erkent dat dit geen definitief advies is over de overeenstemming van het nationaal recht met het Europees recht. Alleen het Hof van Justitie is in laatste instantie bevoegd om hierover te oordelen.

De regering is echter wel heel voorzichtig te werk gegaan door aan de verschillende overheden te vragen of wat zij doet overeenstemt met het Europees recht. De voormelde brief heeft dit bevestigd.

Ook in andere landen bestaan er verschillende regelingen voor de doorvoer en het vervoer.

De «Cost+»-procedure gaat om het volgende: de regering bepaalt de methode, en de CREG stelt de tarieven vast op advies van Fluxys. Elke instantie heeft een heel duidelijke rol. Men houdt rekening met de werkingskosten en de personeelskosten (een billijke marge). Dankzij deze methode kan men de kosten zeer precies en met een minimale marge benaderen.

Tijdens de bespreking binnen de regering is er geen ruzie geweest tussen de CREG en de regering. De regering houdt zich niet bezig met de bevoegdheden van de CREG. Wel heeft de minister vastgesteld dat de CREG een hele reeks uitspraken doet over de politieke keuzes die de regering maakt. Dat is niet de rol van een regulator. De minister neemt dus akte van het feit dat de CREG zichzelf niet alleen als regulator beschouwt, maar als een morele autoriteit die zich uitspreekt over wat in de sector zou moeten gebeuren. Dat betekent niet dat de regering verplicht is om de adviezen van de CREG te volgen. Het komt de regering toe om de methode te bepalen. De CREG moet deze door de regering bepaalde methode volgen. Zij moet niet zelf beslissen welke bevoegdheden zij kan uitoefenen.

De economische redenering die de grondslag vormt van de keuze van de regering is de volgende: tot elke prijs de laagste, uiterst gereduceerde tarieven willen toepassen kan Fluxys alleen maar verarmen, wat nadelige gevolgen zou hebben voor zijn investeringen en, op termijn, voor de veiligheid. De regering moet een keuze op lange termijn maken, geen principiële, theoretische keuze om koste wat het kost de laagst mogelijke prijs te bereiken, maar een keuze die tot een evenwichtige prijs leidt. Natuurlijk moeten deze prijzen zo laag mogelijk zijn om concurrentieel te blijven en om Fluxys in staat te stellen zoveel mogelijk contracten met internationale operatoren af te sluiten, maar dat mag niet ten koste gaan van de investeringsmogelijkheden van Fluxys.

Deze redenering vormt de *ratio legis* van het wetsontwerp. Het komt nu de CREG toe om deze

formulées sur la compatibilité du projet de loi avec le droit communautaire relatif au marché intérieur du gaz.

Le ministre reconnaît toutefois que cet avis n'est pas un avis définitif sur la conformité du droit national avec le droit européen. Seule la Cour de Justice a autorité en dernière instance pour se prononcer sur la conformité.

Mais le gouvernement a pris toutes les précautions pour s'assurer auprès des différentes autorités que tout ce qu'il faisait était conforme au droit européen. La lettre en question a confirmé cet hypothèse.

Dans d'autres pays également, il existe des méthodologies différentes pour le transit et le transport.

En ce qui concerne la procédure «Cost +», le ministre rappelle la procédure: le gouvernement fixe la méthodologie, la CREG fixe les tarifs sur la base d'un avis formulé par Fluxys. Chacun a un rôle très clair. On prend en compte les coûts de fonctionnement, les coûts de personnel (une marge équitable). On est, avec ce système, très proche des coûts avec une marge minimale.

Lors de la discussion au sein du gouvernement, il n'y a pas eu de contestation entre la CREG et le gouvernement. Le gouvernement ne se mêle pas des pouvoirs de la CREG. En revanche, le ministre a constaté que la CREG émet toute une série de considérations sur les choix politiques qui sont faits par le gouvernement. Cela n'est pas le rôle d'un régulateur. Mais le ministre prend acte que la CREG s'érige non seulement en régulateur mais en interprète et en autorité morale de ce qui devrait être fait dans le secteur. Cela n'implique pas que le gouvernement est obligé de suivre ces avis de la CREG. Il appartient au gouvernement de déterminer la méthodologie. La CREG doit appliquer la méthodologie fixée par le gouvernement. Elle ne doit pas décider elle-même de ce que sont les pouvoirs qu'elle doit exercer.

Le raisonnement économique qui sous-tend le choix du gouvernement est le suivant: appliquer à tout prix les tarifs les plus bas, extrêmement comprimés, ne peut avoir comme effet que d'appauvrir Fluxys, ce qui rendrait plus difficiles les investissements et impliquerait à terme des risques en matière de sécurité. Le choix du gouvernement doit être un choix de long terme, et non un choix théorique et de principe pour arriver à tout prix à des prix bas, mais un choix équilibré des prix. Ces prix doivent évidemment être les plus bas possibles afin de garantir la compétitivité et de permettre à Fluxys de conclure un maximum de marchés avec des opérateurs internationaux, mais sans aller jusqu'à anéantir la capacité d'investissement de Fluxys.

Ce raisonnement est la *ratio legis* du projet de loi. Il appartient désormais à la CREG de fixer ces tarifs sur

tarieven vast te stellen aan de hand van de methode die het wetsontwerp aangeeft.

Wat de door mevrouw Van dermeersch aangekaarte problemen betreft, heeft de regering alleen maar vastgesteld wie de geldige partij is voor de contracten in België. Het komt de Belgische regering niet toe te bepalen hoeveel contracten al dan niet geldig zijn. De minister heeft slechts de Belgische contracterende partij aangewezen. Voor het overige komt het de Europese Commissie toe om op grond van de bijlage bij de richtlijn uit te maken wie de buitenlandse partij zal zijn. Op grond van deze beslissing zal de waarde van het contractenportefeuille gekend zijn. Het is juist omdat dit tweede deel niet in België beslist kan worden dat men in de onderhandelingen tussen Suez en de koper een prijs van 350 miljoen euro is overeengekomen, met dien verstande dat deze prijs opnieuw bepaald kan worden in geval van een herziening, van een beslissing over de sanctity of contracts. Al het overige is zuivere speculatie zonder enige economische of juridische grondslag.

Over het voorstel van sommige commissieleden om hoorzittingen te houden kan de minister niets zeggen, maar hij herinnert eraan dat de brief van het DG TREN naar het Parlement werd verzonden. De minister is ook bereid om de brief van STATOIL aan de commissie te overhandigen.

De minister heeft ook akte genomen van het feit dat de dienst Wetsevaluatie van de Senaat naast de opmerkingen van de Raad van State en van de diensten van de Kamer geen bijkomende technische opmerkingen geformuleerd heeft over het wetsontwerp.

De commissie beslist uiteindelijk om geen hoorzittingen te houden.

C. Replieken

De heer Daras betreurt de beslissing van de commissie. Hij is van oordeel dat de hoorzitting noodzakelijk was. Bovendien wijst hij erop dat de minister geen antwoord heeft gegeven op de door de heer Duchatelet gestelde vraag.

De heer Daras is van oordeel dat de commissie onvoldoende de ernst van de situatie inschat. Er zijn problemen met de tarieven voor de doorvoer van gas. Tijdens de vorige vergadering werd aan de commissie meegedeeld dat, indien het wetsontwerp *ne varietur* zou worden toegepast, een enkele onderneming, vroeger Electrabel, nu GdF-Suez, de begunstigde is van historische contracten, wat, gezien de Europese Regelgeving, al niet evident is, en dat nieuwe contractanten, concurrenten van de voornoemde onderneming, hogere tarieven zullen moeten betalen.

la base de la méthodologie énoncée dans le projet de loi.

En ce qui concerne les problèmes soulevés par Mme Van dermeersch, le gouvernement s'est contenté de déterminer qui est la partie valide pour les contrats en Belgique. Il n'appartient pas au gouvernement belge de déterminer combien de contrats sont valides. Le ministre a uniquement désigné la partie belge contractante. Pour le reste, c'est à la Commission européenne d'estimer qui sera la partie étrangère, sur la base de l'annexe de la directive applicable. En fonction de cette décision, la valeur de ce portefeuille de contrats sera connue. C'est précisément parce que cette deuxième partie ne peut pas être tranchée en Belgique qu'un prix de 350 millions d'euros a été convenu dans la négociation entre Suez et l'acheteur, mais ils ont convenu aussi que ce prix était révisable en cas de révision, de décision sur la «*sanctity of contracts*». Tout le reste n'est que pure spéculation, sans aucun fondement économique ni juridique.

À la suggestion de certains membres de la commission d'organiser des auditions, le ministre n'a pas d'avis à donner, mais il rappelle que le courrier de la DG TREN a été transmis au parlement; il se déclare disposé à donner le courrier de STATOIL à la commission.

Le ministre a aussi pris acte du fait que le Service d'évaluation de la législation du Sénat estime qu'il n'y a pas de remarques techniques à formuler sur le projet de loi, en plus de celles déjà émises par le Conseil d'État et les services de la Chambre.

La commission décide finalement de ne pas organiser d'auditions.

C. Répliques

M. Daras regrette la décision de la commission. Il estime qu'une audition était nécessaire. Il souligne en outre que le ministre n'a pas répondu à la question de M. Duchatelet.

M. Daras estime que la commission ne mesure pas assez la gravité de la situation. Les tarifs de transit du gaz posent problème. Au cours de la réunion précédente, il avait été communiqué à la commission que si le projet de loi était appliqué *ne varietur*, une seule entreprise, à savoir GdF-Suez (anciennement Electrabel), bénéficierait des contrats historiques — ce qui au regard de la réglementation européenne, n'est déjà pas évident — et que les nouveaux contractants, concurrents de l'entreprise précitée, devraient payer des tarifs plus élevés.

Nochtans heeft men, aldus de heer Daras, moeten vaststellen dat deze onderneming geen enkele moeite meer doet voor haar land van herkomst, en dit op verscheidene vlakken. Spreker illustreert dit met verscheidene voorbeelden. Waarom moet er aan deze onderneming dan nog zo'n voordeel worden verstrekt?

De minister repliceert dat de heer Daras nog niet juist heeft uitgelegd op basis waarvan de betreffende onderneming van ongeoorloofde voordelen zou genieten.

De heer Daras zegt dat hij juist daarom hoorzittingen wenst om over dit vermoeden van bevoordeling duidelijkheid te hebben. De CREG heeft er toch duidelijk op gewezen dat er belangrijke tariefverschillen zullen bestaan tussen de oude en de nieuwe contracten op basis van de nieuwe wet. Dit is ook het onderwerp van het schrijven van STATOIL.

De minister antwoordt dat er voor de bestaande installaties niets veranderd, enkel voor de nieuwe installaties. De enige economische impact in België is er voor Fluxys, voor de rest stellen er zich echter geen problemen.

De heer Daras begrijpt volkomen dat Fluxys voldoende middelen moet hebben om de nodige investeringen te doen. Het is dan ook logisch dat dit zichtbaar is in de tarieven. Maar in principe laat het systeem Cost+ toe rekening te houden met de noodzaak voor het bedrijf om te investeren. Als het de bedoeling is om buitenlandse bedrijven meer te laten betalen voor de doorvoer van gas, dan roept dit wellicht vragen op met betrekking tot de Europese solidariteit. De heer Daras is daarom ook voorstander van een Europese regulator om dergelijke problemen te regelen. Maar dit is voorlopig nog toekomstmuziek.

Voorts wijst spreker erop dat het in feite artificieel is om een onderscheid te maken tussen doorvoer en vervoer van gas als het gaat om investeringen. Het gas bevindt zich toch in hetzelfde netwerk.

Het is zelfs mogelijk dat het gas dat voor doorvoer bestemd is, uiteindelijk toch in België stopt. Alles hangt af van de activiteiten op de markt.

De heer Daras heeft goed begrepen dat de minister de investeringen in het vervoer wil laten betalen door de doorvoersektor. Het zijn echter dezelfde vennootschappen die voor het vervoer en de doorvoer zorgen. Behalve de vennootschap die door historische contracten gewaarborgde tarieven geniet (Distrigaz & Co), zullen zij dus uiteenlopende tarieven moeten betalen naar gelang van het geval. Dat type contract staat trouwens ter discussie.

Spreker betoogt dat indien België competitief wil zijn en veel gas wil laten passeren door ons grond-

Pourtant, selon M. Daras, on a dû constater que cette entreprise ne fait plus aucun effort pour son pays d'origine, et ce sur plusieurs plans. L'intervenant illustre ses propos à l'aide de plusieurs exemples. Dès lors, pourquoi faudrait-il encore accorder pareil avantage à cette entreprise?

Le ministre réplique que M. Daras n'a toujours pas expliqué sur quelle base il affirme que l'entreprise en question bénéficierait d'avantages illicites.

M. Daras répond que c'est précisément pour cette raison qu'il souhaite la tenue d'auditions, afin de faire la lumière sur cette présomption de régime de faveur. La CREG n'a-t-elle pas clairement attiré l'attention sur le fait qu'il y aurait d'importants écarts tarifaires entre les anciens contrats et les nouveaux, basés sur la nouvelle loi? Tel est également l'objet du courrier de STATOIL.

Le ministre répond que rien ne change pour les installations existantes; seules les nouvelles installations sont concernées. Le seul impact économique en Belgique concerne Fluxys; pour le reste, aucun problème ne se pose.

M. Daras comprend parfaitement que Fluxys doive disposer de suffisamment de moyens pour procéder aux investissements nécessaires. Il est donc logique que cela se répercute de manière visible dans les tarifs. Mais en principe, le système Cost+ permet de tenir compte de la nécessité, pour l'entreprise, d'investir. Si le but est de faire payer davantage aux entreprises étrangères pour le transit du gaz, cela risque de poser des questions sur la solidarité européenne. C'est pourquoi M. Daras est également favorable à la mise en place d'un régulateur européen pour résoudre les problèmes de ce genre. Mais cela, c'est pour plus tard.

L'intervenant souligne ensuite qu'en ce qui concerne les investissements, la distinction entre le transit du gaz et le transport du gaz est artificielle, car le gaz se trouve en fin de compte dans le même réseau.

À la limite même, le gaz destiné au transit pourrait finalement s'arrêter en Belgique. Tout dépend des activités sur le marché, ...

M. Daras a bien compris que le ministre a l'intention de faire payer les investissements pour le transport par le secteur du transit. Mais ce sont les mêmes sociétés qui s'occupent du transport et du transit. Elles seront confrontées à des tarifs différents selon le cas, sauf la société qui bénéficie des tarifs garantis par des contrats historiques (Distrigaz & Co). Sur ce type de contrat, il y a débat.

L'intervenant ajoute que si la Belgique veut être concurrentielle et que de grandes quantités de gaz

gebied wegens het economisch voordeel dat dit ons land kan opleveren, het een subtiel evenwicht moet vinden tussen de duurdere prijs van het gas dat in ons land wordt doorgevoerd en de prijs van het gas dat voor België bestemd is. Tezelfdertijd moeten wij lagere tarieven trachten te hanteren dan onze concurrenten.

De heer Daras meent dat het moeilijk is om in te schatten hoeveel winst de doorvoer van gas België oplevert. Misschien is er een impact op de tewerkstelling, en kan men Fluxys middelen toekennen om te kunnen investeren. Maar dan erkent men dat men daarvoor duurdere tarieven oplegt.

In Nederland en Duitsland wordt echter de «Cost +»-methode toegepast. Deze landen zijn ook blootgesteld aan de Europese concurrentie, en doen ook investeringen.

Spreker benadrukt dat het standpunt van de Europese Commissie neigt naar een gelijkschakeling van doorvoer en vervoer. Indien de Belgische regering enkel en alleen duurdere tarieven voor de doorvoer van gas wil opleggen om de inkomsten van Fluxys te doen stijgen, zal het Europees Hof van Justitie deze maatregel nietig verklaren.

De minister antwoordt dat hij, alvorens het wetsontwerp uit te werken, zoveel mogelijk informatie heeft verzameld bij de verschillende actoren. Spreker is vanuit principieel oogpunt ook sterke voorstander van een regulering van de energiemarkt. Dit blijkt ook duidelijk uit de voor Fluxys uitgewerkte regeling: de historische privé operator wordt immers bij wet verplicht de blokkeringsminderheid te verlagen om toe te laten dat Publigas, de publiekrechtelijke operator, 51% van het kapitaal van Fluxys voor haar rekening neemt. Men kan in feite spreken van een nationalisatie. Een strategische infrastructuur wordt genationaliseerd omwille van het maatschappelijk belang ervan. Bovendien is er nog de CREG die ten volle haar rol als regulator speelt.

Tevens wijst spreker erop dat het transport en de doorvoer van gas twee verschillende zaken zijn. Dit betekent dat, wanneer men voor de transit duurdere tarieven toepast, het enkel de buitenlandse operatoren zijn die deze eventuele meerkost betalen. Er is geen enkel negatief gevolg voor de consument. In de mate dat Fluxys, dankzij deze hogere inkomsten, een aantal investeringen zou kunnen doen en er ook gebruik is van dezelfde infrastructuur voor transport en transit, zal dit als een minderuitgave worden beschouwd voor de tarieven van transport van gas. Als er al een effect is, zal het een gunstig effect zijn voor de consument. Bovendien mag men niet uit het oog verliezen dat de verhoogde tarieven enkel zullen worden toegepast voor de nieuwe installaties. Bovendien zal het de CREG zijn die zal bepalen welke tarieven uiteindelijk worden toegepast. De CREG zou zelfs kunnen voor-

passent par notre pays à cause de l'avantage économique que cela pourrait avoir pour la Belgique, il faut trouver un équilibre subtil entre le prix du gaz qui transite et le prix du gaz à destination belge. Dans la même ordre d'idée, il faut en arriver à pratiquer des tarifs inférieurs à ceux de nos concurrents.

M. Daras estime qu'il est difficile de mesurer le profit du transit du gaz pour la Belgique. Peut-être y a-t-il un effet sur l'emploi et pourrait-on en tirer des moyens permettant à Fluxys de faire des investissements. Mais à ce moment-là, on reconnaît le fait qu'on impose des tarifs plus chers.

En revanche, aux Pays-Bas et en Allemagne, on applique la méthode «Cost +». Ces pays sont aussi exposés à la concurrence européenne et réalisent également des investissements.

L'intervenant souligne que la position de la Commission européenne va dans le sens d'une assimilation entre le transit et le transport. Si pour l'État belge la seule raison d'imposer les tarifs de marché pour le transit du gaz est d'augmenter les revenus de Fluxys, cette réglementation sera annulée par la Cour de Justice européenne.

Le ministre répond qu'il a réuni le plus d'informations possible auprès des différents acteurs avant d'élaborer le projet de loi. Du point de vue des principes, il est lui aussi un fervent partisan d'une régulation du marché de l'énergie. Cela apparaît clairement dans la réglementation élaborée pour Fluxys: l'opérateur privé historique est en effet légalement tenu d'abaisser la minorité de blocage afin de permettre que Publigas, l'opérateur public, prenne à son compte 51% du capital de Fluxys. En fait, il est permis de parler de nationalisation. Une infrastructure stratégique est nationalisée en raison de son importance sociale. En outre, il y a la CREG, qui joue pleinement son rôle de régulateur.

L'intervenant souligne ensuite que le transport et le transit de gaz sont deux choses différentes. Cela signifie que, si l'on applique des tarifs plus élevés pour le transit, seuls les opérateurs étrangers paieront ce surcoût éventuel. Il n'y a aucune conséquence négative pour le consommateur. Dans la mesure où, grâce à ces revenus supérieurs, Fluxys pourrait réaliser un certain nombre d'investissements et où la même infrastructure est également utilisée pour le transport et le transit, cela sera considéré comme un moindre coût pour les tarifs de transport du gaz. Si effet il y a, ce sera un effet favorable pour le consommateur. En outre, il faut garder à l'esprit que les tarifs majorés ne s'appliqueront qu'aux nouvelles installations. Et ce sera la CREG qui déterminera quels seront les tarifs appliqués en fin de compte. La CREG pourrait même proposer d'appliquer une combinaison des trois méthodes prévues par

stellen om een combinatie van de drie bij wet voorziene methodes toe te passen. In elk geval zullen de tarieven op een volstrekt transparante wijze tot stand komen.

De minister zou van de heer Daras willen weten wat het voordeel zou zijn om enkel de Cost+-methode toe te passen. Met het wetsontwerp worden er drie mogelijke methodes voorzien en is het zelfs mogelijk om gemengde methodes voor te leggen aan de CREG, die zich vervolgens uitspreekt. Spreker is er niet van overtuigd dat het beter zou zijn om enkel een zeer beperkend systeem over te houden waarbij er geen enkele marge meer is voor het voeren van een industrieel beleid. Bovendien mag men België niet zomaar vergelijken met bijvoorbeeld Nederland. Nederland is ook een productieland van aardgas, België is enkel een ver- en doorvoerland van gas, waarbij de doorvoer vier keer belangrijker is dan het vervoer van aardgas. België heeft bovendien andere verbindingen voor het aardgasnet dan Nederland. Zo is er bijvoorbeeld ook de haven van Zeebrugge. Er zijn heel wat concrete overwegingen op basis waarvan men zou kunnen besluiten dat er voor België een gelegenheid is om marktspeler te zijn en daaruit een voordeel te halen. Dit voordeel betekent een voordeel voor Fluxys, wat vervolgens een gunstig effect zou kunnen hebben voor de Belgische consument. De minister herhaalt bovendien dat het *in casu* enkel de nieuwe installaties betreft en het gaat om geuniformiseerde, transparante en niet-discriminatoire tarieven, die door de CREG zullen zijn goedgekeurd op voorstel van Fluxys.

De heer Martens is van oordeel dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen het juridisch vraagstuk en het opportuniteitsvraagstuk.

1° Wat het juridisch vraagstuk betreft, is spreker van oordeel dat er overtuigende stukken zijn om te stellen dat het wetsontwerp de toets met de Europese regelgeving niet zal doorstaan. Zo is er onder meer een schrijven van de Europese Commissie aan het hof van beroep te Brussel waarin de commissie duidelijk stelt dat het finaal aan het Europees Hof van Justitie zal zijn om te beoordelen of de validering van de historische gascontracten conform de Europese regelgeving is, maar zij is zelf van oordeel dat het niet kan dat de transitcontracten op een andere manier worden getarifeerd dan de transportcontracten. Bijgevolg valt transit onder het tarifair regime dat is uitgetekend voor transport.

Ook de Raad van State heeft in zijn advies nr. 44.612/3 (stuk Kamer, nr. 52-1320/001, blz.18) zijn twijfels geuit over het al dan niet conform zijn met de Europese regelgeving van de uitzonderingen voor de historische transitcontracten voor Distrigaz & Co. Spreker wijst er wel op dat op het ogenblik van het

la loi. Quoi qu'il en soit, les tarifs seront élaborés en toute transparence.

Le ministre voudrait que M. Daras lui dise quel avantage il y aurait à n'appliquer que la seule méthode Cost+. Le projet de loi prévoit trois méthodes possibles et il permet même de présenter à la CREG une combinaison de méthodes, sur laquelle elle se prononcera ensuite. L'intervenant n'est pas convaincu qu'il serait préférable de ne conserver qu'un système très restrictif qui ne laisserait aucune marge pour mener une politique industrielle. De plus, on ne peut pas comparer sans plus la Belgique et les Pays-Bas, par exemple. Les Pays-Bas sont également producteurs de gaz naturel. En Belgique, le gaz ne fait que transiter et être transporté. Et le transit y est quatre fois plus important que le transport de gaz naturel. De surcroît, la Belgique a d'autres connexions au réseau de gaz naturel que les Pays-Bas. Il y a ainsi le port de Zeebruges, par exemple. Les considérations concrètes ne manquent pas qui permettraient de conclure que la Belgique a l'opportunité d'être acteur sur le marché et d'en tirer parti. Cette opportunité est un avantage pour Fluxys et il pourrait ensuite avoir un effet positif pour le consommateur belge. Le ministre répète que seules les nouvelles installations sont concernées en l'occurrence et qu'il s'agit de tarifs uniformisés, transparents et non discriminatoires, qui seront approuvés par la CREG sur proposition de Fluxys.

M. Martens estime qu'il convient de faire la distinction entre la question juridique et la question de l'opportunité.

1° En ce qui concerne la question juridique, l'intervenant considère qu'il existe des documents convaincants permettant d'affirmer que le projet de loi ne résistera pas à l'épreuve de la réglementation européenne. Il y a notamment un courrier de la Commission européenne adressé à la Cour d'appel de Bruxelles dans lequel la Commission affirme clairement qu'au final il reviendra à la Cour de Justice européenne de juger si la validation des contrats gaziers historiques est conforme à la réglementation européenne. Mais elle estime quant à elle que des tarifs différents ne peuvent s'appliquer aux contrats de transit et aux contrats de transport. En conséquence, le transit tombe sous le coup du régime tarifaire prévu pour le transport.

Le Conseil d'État a également émis des doutes dans son avis n° 44.612/3 (doc. Chambre, n° 52-1320/001, page 18) quant à la conformité à la réglementation européenne des exceptions prévues pour les contrats historiques de transit de Distrigaz & Co. L'intervenant signale toutefois que le Conseil d'État n'avait pas

uitbrengen van zijn advies, de Raad van State niet op de hoogte was van de raadplegingen van de regering met de Europese commissie.

Spreker vervolgt dat het standpunt van de CREG duidelijk is: het feit dat het wetsontwerp de historische contracten zal valideren, betekent een ernstig competitief nadeel voor nieuwkomers op de Belgische markt. Deze nieuwkomers zullen een veel hogere prijs moeten betalen. De brief van STATOIL, gericht aan de Kamerleden, illustreert dit reeds. Als nieuwe spelers op de markt openlijk verklaren dat zij zich concurrentieel benadeeld voelen, en zelfs gediscrimineerd, door het feit dat sommige *transshippers* via historische, goedkope contracten een groot voordeel hebben kunnen opbouwen, wat de nieuwe spelers niet wordt gegund.

In verband met de redenering van de minister om via de nieuwe transitcontracten de kosten van het transport te verlagen voor de consument, wijst de heer Martens er op dat in het verleden het omgekeerde het geval was, wat betekende dat de Belgische consument een kruissubsidiëring deed naar de *transshippers*, die van goedkopere tarieven gebruik konden maken om gebruik te maken van het Fluxys-net.

Spreker erkent dat het inderdaad in het belang van de Belgische consument is om zo groot mogelijke volumes door ons netwerk te sluizen, zodat de vaste kosten van dat netwerk over grotere volumes kunnen worden uitgesmeerd.

2° Wat het opportuniteitsvraagstuk betreft, is de heer Martens van oordeel dat de bepaling van het wetsontwerp, waarbij de historische contracten worden gevalideerd, een gigantisch geschenk betekent aan de groep GdF-Suez. Voor de overname van de transitcontracten van Distrigaz & Co door Fluxys zal ten minste 900 miljoen euro moeten worden betaald aan de Fransen. Nochtans heeft Fluxys dit geld nodig om te investeren in LNG-terminals, in het verbeteren van haar netwerk, in het vergroten van de opslagcapaciteit, enz.

De heer Martens is dan ook van oordeel dat het wetsontwerp noch de Europese juridische toets zal doorstaan, noch wenselijk is voor de concurrentie. Het is enkel een cadeau aan GdF-Suez dat, ten gevolge van de recente begrotingsbeslissingen, 250 miljoen euro moet betalen aan de Belgische overheid, maar aan de andere kant 900 miljoen euro zal krijgen van Fluxys. Dergelijke operatie stelt GdF-Suez ook in staat om haar markt af te schermen ten nadele van nieuwe *transshippers*. De CREG heeft dit reeds becijferd en is tot de vaststelling gekomen dat de nieuwe contracten 50 euro per m³ per uur gedurende 1 jaar (voor een contract van een jaar) duurder zijn dan de historische contracten.

connaissance des consultations du gouvernement avec la Commission européenne lorsqu'il a émis son avis.

L'intervenant indique ensuite que le point de vue de la CREG est clair: le fait que le projet de loi valide les contrats historiques représente un désavantage compétitif sérieux pour les nouveaux venus sur le marché belge. Ils devront payer un prix beaucoup plus élevé. La lettre de STATOIL adressée aux membres de la Chambre en est déjà l'illustration. En tant que nouveaux acteurs sur le marché, ils déclarent ouvertement qu'ils se sentent désavantagés, voire discriminés sur le plan de la concurrence du fait que certains transbordeurs auront pu se constituer un avantage important par le biais de contrats historiques avantageux, dont les nouveaux acteurs se voient quant à eux privés.

En ce qui concerne l'argument du ministre selon lequel les nouveaux contrats de transit permettraient de réduire les coûts du transport pour le consommateur, M. Martens souligne qu'autrefois, c'était le contraire qui se produisait, c'est-à-dire que les transbordeurs bénéficiaient d'un subventionnement croisé au détriment du consommateur belge et pouvaient utiliser le réseau Fluxys à des tarifs réduits.

L'intervenant reconnaît qu'il est effectivement dans l'intérêt du consommateur belge de faire passer des volumes aussi grands que possible par notre réseau de sorte que les frais fixes liés à celui-ci puissent être étalés sur des volumes plus importants.

2° Quant à la question de l'opportunité, M. Martens considère que la disposition du projet de loi validant les contrats historiques représente un cadeau gigantesque fait au groupe GdF-Suez. Il faudra payer au moins 900 millions d'euros aux Français pour la reprise des contrats de transit de Distrigaz & Co par Fluxys. Pourtant, Fluxys a besoin de cet argent pour investir dans des terminaux GNL, l'amélioration de son réseau, l'augmentation de la capacité de stockage, etc.

En conséquence, M. Martens estime que le projet de loi ne passera pas avec succès l'épreuve juridique européenne et qu'il n'est pas souhaitable sur le plan de la concurrence. Ce n'est rien d'autre qu'un cadeau à GdF-Suez qui, d'une main, doit payer 250 millions d'euros aux autorités belges par suite des récentes décisions budgétaires, mais qui, de l'autre main, recevra 900 millions d'euros de Fluxys. Une telle opération permet également à GdF-Suez de protéger son marché au détriment de nouveaux transbordeurs. La CREG a déjà fait le calcul et est arrivée à la conclusion que les nouveaux contrats seront 50 euros par m³ par heure pendant 1 an (pour un contrat d'un an) plus chers que les contrats historiques.

Spreker besluit dat het, gezien de ernst van de problematiek, aangewezen is om hoorzittingen te organiseren met de actoren over het wetsontwerp. Hij betreurt dan ook dat deze hoorzittingen niet zullen plaatsvinden.

De minister antwoordt als volgt op de bezwaren van de heer Martens betreffende het wetsontwerp :

1° voor wat het juridisch vraagstuk betreft, herinnert de minister eraan dat alle informatie van de verschillende actoren grondig werd bestudeerd. Men heeft natuurlijk nooit 100% zekerheid dat het Europese Hof van Justitie het wetsontwerp conform verklaart met het Europees gemeenschapsrecht. Maar het schrijven van de Europese Commissie van 24 juni 2008 aan de Directeur-generaal «Energie» van de FOD Economie stelt de minister gerust : spreker citeert als volgt :

«...Dans ces circonstances, on pourrait considérer que s'il est bien prouvé que DISTRIGAZ & Co succède à DISTRIGAZ dans le cadre de ses activités de commercialisation de contrats de transport/transit, les contrats qu'elle a conclus dans un environnement législatif non caractérisé par la séparation des activités lui permettraient de conserver jusqu'au 30 juin 2004 sa capacité de contracter au sens de l'article 3,§ 1, de la directive 91/296 en tant que filiale de DISTRIGAZ pour autant que cela soit compatible avec le droit belge des sociétés, point sur lequel la Commission européenne ne peut pas se prononcer. Il est à cet effet nécessaire que les autorités belges s'assurent quel est le successeur effectif de DISTRIGAZ.»

De minister benadrukt dat het wetsontwerp voldoet aan deze aanbeveling.

2° Politiek gezien zijn er twee opties mogelijk :

— ofwel geen opvolger voor Distrigaz aanwijzen. Het gevolg hiervan is dat de geschillen tussen Fluxys en de CREG aanslepen;

— ofwel de opvolger voor Distrigaz aanwijzen.

De minister vestigt de aandacht van de commissieleden op het feit dat hij het enige regeringslid is dat 250 miljoen euro is gaan zoeken in een Belgische onderneming waarvan het kapitaal hoofdzakelijk in het buitenland is gevestigd.

Uit artikel 3 van het wetsontwerp kan niet worden afgeleid wat het gevolg voor GdF-Suez is en wat het voordeel en het nadeel is. Dit artikel wijst de historische opvolger van Distrigaz aan, zoals de Europese Commissie de Belgische wetgever vraagt.

Wat betreft de vraag of men in termen van Europees recht een onderscheid kan maken tussen doorvoer en vervoer, verwijst de minister naar een bepaling van de Europese verordening nr. 1775/2005/EG :

L'intervenant conclut que, vu la gravité de la problématique, il serait indiqué d'organiser des auditions sur le projet de loi avec les acteurs concernés. Il déplore dès lors que ces auditions n'aurent pas lieu.

Le ministre répond comme suit aux objections de M. Martens au sujet du projet de loi :

1° en ce qui concerne la question juridique, le ministre rappelle que toutes les informations fournies par les différents acteurs ont été examinées en détail. On n'est évidemment jamais certain à 100% que la Cour de Justice européenne déclarera le projet de loi conforme au droit communautaire européen. Toutefois, le courrier du 24 juin 2008 adressé par la Commission européenne au directeur général de la direction générale de l'Énergie du SPF Économie rassure le ministre; ce courrier dit ceci :

«...Dans ces circonstances, on pourrait considérer que s'il est bien prouvé que DISTRIGAZ & Co succède à DISTRIGAZ dans le cadre de ses activités de commercialisation de contrats de transport/transit, les contrats qu'elle a conclus dans un environnement législatif non caractérisé par la séparation des activités lui permettraient de conserver jusqu'au 30 juin 2004 sa capacité de contracter au sens de l'article 3,§ 1, de la directive 91/296 en tant que filiale de DISTRIGAZ pour autant que cela soit compatible avec le droit belge des sociétés, point sur lequel la Commission européenne ne peut pas se prononcer. Il est à cet effet nécessaire que les autorités belges s'assurent quel est le successeur effectif de DISTRIGAZ.»

Le ministre souligne que le projet de loi répond à cette recommandation.

2° Politiquement, deux choix sont possibles :

— soit ne pas désigner le successeur de Distrigaz. La conséquence en est que les querelles entre Fluxys et la CREG continuent;

— soit désigner le successeur de Distrigaz.

Le ministre attire l'attention des membres de la commission sur le fait qu'il est le seul membre du gouvernement à avoir été chercher 250 millions d'euros dans une entreprise belge dont les capitaux sont principalement détenus à l'étranger.

On ne peut pas déduire de l'article 3 du projet de loi quelle est la conséquence pour GdF-Suez et quel est l'avantage et l'inconvénient. Cet article indique, comme la Commission européenne y invite le législateur belge, le successeur historique de Distrigaz.

En ce qui concerne la question de savoir si on peut, en termes de droit européen, distinguer transit et transport, le ministre cite une disposition du règlement européen n° 1775/2005/CE :

« In dat verband zal, met name als er sprake is van daadwerkelijke concurrentie tussen pijpleidingen, de benchmarking van tarieven door de regelgevende instanties een relevant punt van overweging zijn. »

In België zijn zowel de CREG, als de regering regelgevende instanties. De regelgevende bevoegdheid is verdeeld tussen de regering, die de methodologie vastlegt, en de CREG, die ze toepast. De regering heeft het recht te stellen dat er sprake van een concurrentiële activiteit en omdat het een concurrentiële activiteit is, kan men overwegen om een verschillend tarief toe te passen.

Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen doorvoer en vervoer. De minister herhaalt dat hij niet inziet welk belang België erbij zou hebben indien men enkel zou kunnen werken met Cost+? Wat is het voordeel om Fluxys elk politiek, commercieel en industrieel element te ontzeggen door een volledig automatisch systeem in te stellen? Welk belang heeft men erbij om de CREG elke beoordelingsbevoegdheid te ontzeggen? De minister ziet er geen. Hij ziet daarentegen wel het eventuele belang in van een marktstelsel met mogelijkheid tot economische ontwikkeling zonder de goedkeuringsbevoegdheden van de CREG op losse schroeven te zetten.

De heer Daras zegt niet overtuigd te zijn door de antwoorden van de minister. Hij verwijst naar de antwoorden van de CREG, die zeker blijkt te zijn dat het wetsontwerp discriminerend is en hogere tarieven met zich zal meebrengen. Bovendien zal Fluxys Distrigaz & Co zeer duur betalen en zullen er hogere tarieven worden opgelegd aan de nieuwe operatoren, die niet GdF-Suez zijn. Spreker vervolgt dat hij niet zeker is of er momenteel een concurrentiële markt is op het vlak van gas dat vandaag in België wordt doorgevoerd. De deuren die het wetsontwerp opent, zijn op dit moment niet te verantwoorden.

De heer Duchatelet wenst alsnog een antwoord van de minister op de vraag van de heer Martens met betrekking tot het schrijven van STATOIL. Is deze brief een nieuw element, rekening houdend met de datum waarop de Kamer van volksvertegenwoordigers het onderhavige wetsontwerp heeft goedgekeurd? Heeft STATOIL misschien de intentie om in België te investeren of betreft het enkel het standpunt van een ontevreden klant van Fluxys?

De minister antwoordt dat deze brief tijdig openlijk is verspreid en, althans wat hem betreft, geen nieuw element inhoudt. Het betreft inderdaad het standpunt van een ontevreden klant van Fluxys.

De heer Martens betwist dit en wijst erop dat de brief van STATOIL pas in de Kamer is toegekomen nadat de debatten daar reeds waren gesloten. Het schrijven van STATOIL is met andere woorden wel degelijk een nieuw element. Bovendien maakt de uiteenzetting van de CREG in deze commissie op

« À cet égard, en présence d'une concurrence réelle entre gaz, l'analyse comparative des tarifs par les autorités de régulation présente un élément de réflexion important. »

En Belgique, tant la CREG que le gouvernement sont des autorités de régulation. Le pouvoir de régulation est partagé entre le gouvernement qui fixe la méthodologie et la CREG qui l'applique. Le gouvernement a le droit de considérer qu'il est question d'une activité concurrentielle et, s'agissant d'une activité concurrentielle, on peut envisager d'appliquer un tarif différent.

Il faut bien distinguer transit et transport. Le ministre répète qu'il ne voit pas quel intérêt il y aurait pour la Belgique si on ne pouvait faire que du Cost+. Quel est l'intérêt de priver Fluxys de tout élément politique, commercial et industriel en fixant un système complètement automatique? Quel est l'intérêt de priver la CREG d'un pouvoir d'appréciation? Le ministre ne le voit pas. Mais il perçoit en revanche l'intérêt éventuel d'un système de marché avec une opportunité de développement économique sans rien remettre en cause des pouvoirs d'approbation de la CREG.

M. Daras déclare ne pas être convaincu par les réponses du ministre. Il fait référence aux réponses de la CREG qui semble être sûre que le projet de loi est discriminatoire et entraînera des tarifs plus élevés. En outre, Fluxys paiera très cher Distrigaz & Co et des tarifs plus élevés seront imposés aux nouveaux opérateurs qui ne sont pas GdF-Suez. L'intervenant ajoute qu'il n'est pas sûr qu'actuellement, il y ait un marché concurrentiel par rapport au gaz qui transite par la Belgique aujourd'hui. Les portes qui sont ouvertes par le projet de loi ne se justifient pas à l'heure actuelle.

M. Duchatelet souhaiterait que le ministre réponde à la question de M. Martens au sujet du courrier de STATOIL. Cette lettre constitue-t-elle un élément nouveau, compte tenu de la date à laquelle la Chambre des représentants a voté le projet de loi à l'examen? STATOIL aurait-il l'intention d'investir en Belgique ou s'agit-il seulement de l'opinion d'un client mécontent de Fluxys?

Le ministre répond que ce courrier a été diffusé à temps et qu'il ne contient pas d'élément nouveau, en ce qui le concerne du moins. Il s'agit effectivement du point de vue d'un client mécontent de Fluxys.

M. Martens ne partage pas cet avis et indique que le courrier de STATOIL n'est parvenu à la Chambre qu'après la clôture des débats. En d'autres termes, ce courrier constitue bel et bien un élément nouveau. En outre, l'exposé de la CREG du 21 janvier 2009 devant la présente commission constitue lui aussi un élément

21 januari 2009 ook een nieuw element uit. De CREG rekende immers voor de eerste keer voor dat het duidelijk is dat nieuwkomers op de markt hogere prijzen zullen betalen.

Spreker verklaart bovendien niet *a priori* tegen een commerciële benadering te zijn wanneer de Europese wetgeving deze toestaat. Europa staat twee principes toe :

— ofwel werkt men via Cost+ en rekent men voor natuurlijke monopolies de kostprijs aan plus een redelijke winstmarge;

— ofwel werkt men met het veilen van de productiecapaciteit aan de ingang van het net met het terugploegen van de opbrengsten van die veiling naar de verlaagde tarieven: dit is een benadering die marktwerking toestaat, maar marktwerking ten voordele van de consument. Dit principe werd vooralsnog niet toegepast.

Als men kiest voor de commerciële benadering, moet deze gestoeld worden op twee begrippen: transparantie en gelijk speelveld. De nieuwe regeling in het wetsontwerp beantwoordt, aldus de heer Martens, aan geen van beide criteria. Het is niet transparant, want de prijs die voor de historische contracten in het verleden werd bedongen, is niet gekend en er is geen gelijk speelveld omdat de historische transshippers hun voordeel hebben gedaan ten koste van de nieuwkomers op de markt. Spreker leidt dit ook duidelijk af uit het feit dat enkel de transshippers die gelieerd zijn aan GdF-Suez in 2008 een vordering hebben ingeleid tegen de CREG bij het hof van beroep te Brussel. De conclusie is volgens de spreker dan ook duidelijk: het wetsontwerp is een gigantische cadeau aan GdF-Suez.

Ten slotte is de heer Martens niet zo zeker als de minister dat het wetsontwerp de toets met de Europese regelgeving zal doorstaan. Spreker leest volgend citaat voor uit de brief van de Europese Commissie aan het hof van beroep te Brussel :

« Dans sa réponse faite au nom de la Commission européenne, il a indiqué qu'il y avait pas de distinction légale entre le transit et d'autres formes de transport, le transit n'étant qu'une forme de transport, et que les régimes spéciaux d'accès des tiers au réseau et de tarification en ce qui concerne le transit ne répondent pas aux exigences du règlement n° 1775/2005/CE ... »

De heer Fournaux is van oordeel dat de minister op pertinente wijze alle vragen en opmerkingen van de commissieleden heeft beantwoord.

nouveau. C'était en effet la première fois que la CREG affirmait qu'il était évident que les nouveaux venus sur le marché payeraient des prix plus élevés.

Par ailleurs, l'intervenant déclare ne pas être opposé *a priori* à une approche commerciale, pour autant que la législation européenne l'autorise. L'Europe autorise deux principes :

— soit suivre l'approche Cost+ et facturer aux monopoles naturels le prix de revient majoré d'une marge bénéficiaire raisonnable;

— soit vendre aux enchères la capacité de production à l'entrée du réseau et répercuter les recettes de cette vente aux enchères sur les tarifs réduits; c'est une approche qui laisse jouer le marché, mais au profit du consommateur. Ce principe n'a pas encore été appliqué jusqu'à présent.

Si l'on opte pour l'approche commerciale, celle-ci doit reposer sur deux principes : transparence et égalité de traitement. Selon M. Martens, le nouveau régime proposé dans le projet de loi ne répond à aucun de ces deux critères. D'une part, il n'est pas transparent parce qu'on ne connaît pas le prix négocié dans le passé pour les contrats historiques. D'autre part, il n'y a pas d'égalité de traitement parce que les transbordeurs historiques ont obtenu leur avantage au détriment des nouveaux venus sur le marché. Selon l'intervenant, cela se déduit clairement aussi du fait que seuls les transbordeurs liés à GdF-Suez ont intenté une action en 2008 contre la CREG auprès de la Cour d'appel de Bruxelles. La conclusion est donc évidente : le projet de loi est un énorme cadeau offert à GdF-Suez.

Enfin, M. Martens n'est pas aussi convaincu que le ministre que le projet de loi puisse passer avec succès le test de compatibilité avec la réglementation européenne. L'intervenant cite un passage de la lettre envoyée par la Commission européenne à la Cour d'appel de Bruxelles :

« Dans sa réponse faite au nom de la Commission européenne, il a indiqué qu'il y avait pas de distinction légale entre le transit et d'autres formes de transport, le transit n'étant qu'une forme de transport, et que les régimes spéciaux d'accès des tiers au réseau et de tarification en ce qui concerne le transit ne répondent pas aux exigences du règlement n° 1775/2005/CE ... »

M. Fournaux estime que le ministre a répondu avec pertinence à toutes les questions et remarques des commissaires.

IV. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN

Artikel 2

De heer Daras dient amendement nr. 1 (Stuk Senaat, nr. 4-1096/2) in, dat ertoe strekt tussen de woorden «bepaald op» en het woord «7%», het woord «minstens» in te voegen in 15/5quinquies, § 1, 3°, tweede gedachtestreepje.

Volgens de heer Daras is het niet opportuun noch wenselijk een percentage wettelijk te verankeren.

De minister wijst erop dat het cijfer «7%» is vastgelegd op basis van een internationale vergelijking. Het vastleggen van het cijfer draagt bij tot de stabiliteit.

De heer Daras dient amendement nr. 2 (stuk Senaat, nr. 4-1096/2) dat ertoe strekt het cost+-systeem in te voeren als basis voor de gereguleerde tarieven.

De heer Daras dient amendement nr. 3 in (stuk Senaat, nr. 4-1096/2) dat ertoe strekt in het voorgestelde artikel 15/5quinquies, § 1, 1°, het woord «contractueel» weg te laten.

De heer Daras verwijst naar het 4° van het advies van de Raad van State (stuk Kamer, nr. 52-1320/001, blz. 15-16) dat stelt dat deze bepaling niet verenigbaar is met artikel 3, lid 1, van verordening (EG) nr. 1775/2005.

De heer Daras dient amendement nr. 4 in (stuk Senaat, nr. 4-1096/2) dat ertoe strekt in het voorgestelde artikel 15/5quinquies de tweede paragraaf te vervangen.

De heer Daras verwijst naar het 7° van het advies van de Raad van State (stuk Kamer, nr. 52-1320/001, blz. 17)

De heer Daras dient amendement nr. 5 in (stuk Senaat, nr. 4-1096/2) dat ertoe strekt in het voorgestelde artikel 15/5quinquies de derde paragraaf aan te vullen.

De heer Daras verduidelijkt dat er geen combinatie van methodes van vaststelling van tarieven kan zijn, de tarieven moeten allemaal volgens het cost+-systeem worden gereguleerd.

De heer Daras dient amendement nr. 6 in (stuk Senaat, nr. 4-1096/2) dat ertoe strekt in het voorgestelde artikel 15/5quinquies de vierde paragraaf te vervangen.

Dit amendement moet, aldus de heer Daras, worden samengelezen met de vorige amendementen.

Gezien in § 2 de markconsultatie weggelaten werd, dient dit hier ook in die zin aangepast te worden.

IV. DISCUSSION DES AMENDEMENTS

Article 2

L'amendement n° 1 (doc. Sénat, n° 4-1096/2) est déposé par M. Daras; il vise à insérer les mots «au moins», après les mots «à 7%», dans l'article 15/5quinquies, § 1^{er}, 3°, à la fin du deuxième tiret proposé.

M. Daras estime qu'il est ni opportun ni souhaitable ou efficace de prévoir un pourcentage légal.

Le ministre souligne que le chiffre de «7%» a été fixé sur la base d'une comparaison internationale. Fixer un chiffre précis contribue à la stabilité.

L'amendement n° 2 (doc. Sénat, n° 4-1096/2) est déposé par M. Daras; il vise à introduire le système Cost plus comme base des tarifs régulés.

L'amendement n° 3 (doc. Sénat, n° 4-1096/2) est déposé par M. Daras; il vise à supprimer le mot «contractuellement» au § 1^{er}, 1°, de l'article 15/5quinquies proposé.

M. Daras fait référence au n° 4 de l'avis du Conseil d'État (doc. Chambre, n° 52 1320/001, pp. 15-16) qui prévoit littéralement que cette disposition n'est pas compatible avec l'article 3, alinéa 1^{er}, du règlement n° 1775/2005/CE.

L'amendement n° 4 (doc. Sénat, n° 4-1096/2) est déposé par M. Daras; il vise à remplacer le deuxième paragraphe de l'article 15/5quinquies proposé.

M. Daras renvoie au n° 7 de l'avis du Conseil d'État (doc. Chambre, n° 52 1320/001, p. 17)

L'amendement n° 5 (doc. Sénat, n° 4-1096/2) est déposé par M. Daras; il vise à compléter le troisième paragraphe de l'article 15/5quinquies proposé.

M. Daras explique qu'il ne peut y avoir une combinaison de méthodes de fixation des tarifs, les tarifs doivent tous être régulés selon le système Cost plus.

L'amendement n° 6 (doc. Sénat, n° 4-1096/2) est déposé par M. Daras; il vise à remplacer le quatrième paragraphe de l'article 15/5quinquies proposé.

Selon M. Daras, cet amendement doit être lu en combinaison avec les amendements précédents.

Au paragraphe 2, l'appel au marché a été supprimé, de sorte que ce paragraphe doit également être modifié en ce sens.

Artikel 3

De heer Daras dient amendement nr. 7 in (stuk Senaat, nr. 4-1096/2) dat ertoe strekt het voorgestelde artikel te vervangen.

De heer Daras verduidelijkt dat de bepaling van artikel 3 een van de omstreden aspecten van dit ontwerp is. Fluxys is immers niet alleen de opvolger van Distrigaz, maar met de wet wordt bovendien besloten dat Fluxys de activiteiten en bijgevolg de contracten overneemt van Distrigaz & Co.

Deze bepaling stemt niet overeen met de lijst die als bijlage bij richtlijn 91/296/EEG is opgenomen en waarin de dochterondernemingen niet worden vermeld. Zowel de Raad van State als de DG TREN vragen zich af of dit artikel wel overeenstemt met het gemeenschapsrecht.

Een van de fundamentele punten van het ontwerp waar de heer Daras het niet mee eens is, is het cadeau dat met de historische contracten wordt uitgedeeld.

V. STEMMINGEN

De amendementen nrs. 1 tot 7 worden verworpen met 8 tegen 3 stemmen bij 1 onthouding.

Het ontwerp wordt in zijn geheel aangenomen met 7 tegen 3 stemmen bij 1 onthouding.

*
* *

Dit verslag is goedgekeurd met 8 stemmen bij 1 onthouding.

De rapporteur,
Berni COLLAS.

De voorzitter,
Christiane VIENNE.

*
* *

De door de commissie aangenomen tekst is dezelfde als het door de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden ontwerp (stuk Kamer, nr. 52-1320/6).

Article 3

L'amendement n° 7 (doc. Sénat, n° 4-1096/2) est déposé par M. Daras; il vise à remplacer le texte proposé de cet article.

M. Daras explique que la disposition de l'article 3 en projet concerne un des aspects très controversés de ce projet, à savoir le fait que Fluxys n'est pas seulement le successeur de Distrigaz mais qu'on décide par la loi que Fluxys reprend les activités de Distrigaz & Co et hérite ainsi des contrats concernés.

Cette disposition n'est pas conforme à la liste annexée à la directive 91/296/CE, qui ne mentionne pas les filiales. Le Conseil d'État, ainsi que la DG TREN, s'interroge sur la conformité de cet article avec le droit communautaire.

Un des points fondamentaux du projet de loi — et avec lequel M. Daras n'est pas d'accord — réside dans le cadeau offert en ce qui concerne les contrats historiques.

V. VOTES

Les amendements n^{os} 1 à 7 ont été rejetés par 8 voix contre 3 et 1 abstention.

L'ensemble du projet a été adopté par 7 voix contre 3 et 1 abstention.

*
* *

Le présent rapport a été approuvé par 8 voix et 1 abstention.

Le rapporteur,
Berni COLLAS.

La présidente,
Christiane VIENNE.

*
* *

Le texte adopté par la commission est identique à celui transmis par la Chambre des représentants (doc. Chambre, n° 52-1320/6).