



ALLEN & OVERY

**AANTEKENEN (M.H.R.)**

Autoriteit Consument en Markt  
t.a.v. de weledelgeleerde heer drs. F.E. Koel  
Postbus 16326  
2500 BH DEN HAAG

Allen & Overy LLP  
Apollolaan 15  
1077 AB Amsterdam

Postbus 75440  
1070 AK Amsterdam

Tel +31 (0) 20 674 1000  
Fax +31 (0) 20 674 1111

**Tevens per fax: 070 722 23 55**

Amsterdam, 8 mei 2014  
Onderwerp **Zaaknummers 12.0302.30 en 12.0303.30: zienswijze KLM**  
Ons kenmerk BMW/0018324-0000289 AMCP:673062.1  
Van Marinus Winters, Advocaat  
Telefoon +31 (0) 20 674 1594  
Mobiel +31 (0) 6 1386 1019  
Fax +31 (0) 20 674 1027  
E-mail marinus.winters@allenoverly.com

Geachte heer Koel,

- (1) Op 24 april 2014 heb ik namens Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. en KLM Equipment Services B.V. (hierna gezamenlijk aangeduid als **KLM**) een pro forma zienswijze ingediend op de ontwerpbesluiten van de Autoriteit Consument en Markt (**ACM**) d.d. 14 maart 2014 met zaaknummers 12.302.30 en 12.303.30 (hierna gezamenlijk aangeduid als **Ontwerpbesluiten**). In de Ontwerpbesluiten stelt de ACM voornemens te zijn de aanvragen van Schiphol Nederland B.V. (**Schiphol**) tot het verlenen van een ontheffing van de verplichting tot het aanwijzen van een netbeheerder voor het elektriciteitsnet en gasnet van Schiphol af te wijzen. U heeft de ontvangst van deze pro forma zienswijze bevestigd bij brief d.d. 28 april 2014 met kenmerk ACM/DE/2014/202483 en mij tot 9 mei 2014 de tijd gegeven om de gronden van de zienswijze nader aan te vullen. Deze brief bevat de gronden van de zienswijze van KLM op de Ontwerpbesluiten.
- (2) Uit de Ontwerpbesluiten volgt dat de ACM voornemens is de aanvragen van Schiphol af te wijzen, omdat zowel voor het elektriciteitsnet als het gasnet van Schiphol sprake is van verschillende stelsels van verbindingen. De ACM is daardoor niet in staat geweest vast te stellen of Schiphol beschikt over gesloten distributiestelsels voor elektriciteit en gas. Schiphol heeft vervolgens vastgehouden aan haar aanvraag en heeft een aanbod van de ACM om de aanvraag te splitsen afgewezen.
- (3) KLM weet niet wat de precieze achtergrond is van de opstelling van Schiphol; wellicht dat Schiphol niet in staat was aan te tonen dat alle stelsels van verbindingen voldeden aan de vereisten van artikel

Allen & Overy LLP is een partnership met beperkte aansprakelijkheid, geregistreerd in Engeland en Wales onder nummer OC306763. De partnership is erkend door en valt onder toezicht van de Solicitors Regulation Authority van Engeland en Wales. De term partner wordt gebruikt ter aanduiding van een lid van Allen & Overy LLP of van een medewerker of consultant met een vergelijkbare positie en kwalificaties. Een lijst met de leden van Allen & Overy LLP en van de niet-leden die partner worden genoemd, ligt ter inzage op de hoofdvestiging in Londen, One Bishops Square, Londen E1 6AD.

Allen & Overy LLP en de daaraan gelieerde ondernemingen zijn gevestigd in: Abu Dhabi, Amsterdam, Antwerpen, Athene, Bangkok, Beijing, Belfast, Boedapest, Boekarest (geassocieerd kantoor), Bratislava, Brussel, Casablanca, Doha, Dubai, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hanoi, Ho Chi Minhstad, Hong Kong, Istanbul, Jakarta (geassocieerd kantoor), Londen, Luxemburg, Madrid, Mannheim, Milaan, Moskou, München, New York, Parijs, Perth, Praag, Rangoon, Riyadh (geassocieerd kantoor), Rome, São Paulo, Shanghai, Singapore, Sydney, Tokyo, Warschau en Washington, D.C.

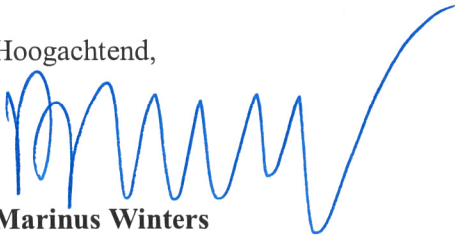
15, lid 1, onderdeel b van de Elektriciteitswet en artikel 2a, lid 1, onderdeel b van de Gaswet om in aanmerking te komen voor een ontheffing van de verplichting tot het aanwijzen van een netbeheerder.

- (4) Voor de uiteindelijke beoordeling van de aanvragen van Schiphol acht KLM het van belang dat de ACM de volgende overwegingen meeneemt in haar eindoordeel:
- a. KLM heeft vele aansluitingen op zowel het elektriciteitsnet als het gasnet van Schiphol. KLM verbruikt een substantiële hoeveelheid elektriciteit en gas, waardoor de (aansluit- en) transportkosten van elektriciteit en gas ook een substantiële kostenpost voor KLM zijn. Uit een benchmark onderzoek dat in 2009 in samenwerking met VEMW is uitgevoerd, volgt dat de aansluit- en transporttarieven die Schiphol bij KLM in rekening brengt ongeveer 40% hoger liggen dan de aansluit- en transporttarieven van regionale netbeheerder Liander N.V. (**Liander**). KLM heeft geen reden om aan te nemen dat het verschil tussen de aansluit- en transporttarieven van Liander en Schiphol inmiddels gedaald is.
  - b. Schiphol stelt dat deze hogere tarieven gerechtvaardigd worden door de verhoogde leveringszekerheid die Schiphol biedt. Dit argument acht KLM niet steekhoudend, aangezien de gemiddelde uitval op het net van Schiphol niet heel veel lager is dan de gemiddelde uitval op de netten van de regionale netbeheerders. Bovendien biedt Schiphol geen aanvullende voorzieningen voor het geval de elektriciteit uitvalt of de toevoer van gas stopt. Deze aanvullende voorzieningen neemt KLM zelf voor haar rekening. Tot slot is de wijze waarop Schiphol haar netten onderhoudt en beheert niet anders dan de wijze waarop de regionale netbeheerders hun netten onderhouden.
  - c. KLM kan niet inzien waarom de elektriciteits- en gasnetten van Schiphol niet beheerd zouden kunnen worden door een regionale netbeheerder, zoals Liander. De netten van Schiphol hebben geen specifieke technische kenmerken (in dit verband wijst KLM er ten overvloede op dat Schiphol de aanvragen voor een ontheffing van het aanwijzen van netbeheerder ook niet gedaan heeft vanwege de specifieke technische kenmerken van de netten van Schiphol). In technisch opzicht maakt het voor KLM aldus geen verschil wanneer de netten door Schiphol worden beheerd en onderhouden of door een regionale netbeheerder, zoals Liander.
  - d. In financieel opzicht is KLM er wel bij gebaat wanneer Schiphol zal worden verplicht een netbeheerder aan te wijzen voor haar netten. Zoals gezegd zijn de aansluit- en transporttarieven van Liander ongeveer 40% lager dan de aansluit- en transporttarieven van Schiphol. Daarbij komt dat de tariefregulering voor beheerders van gesloten distributiestelsels veel lichter is dan voor (regionale) netbeheerders. In de tariefregulering voor regionale netbeheerders worden netbeheerders gedwongen doelmatiger te werken. Deze *incentive* om doelmatiger te werken ontbreekt momenteel bij Schiphol en maakt ook geen onderdeel uit van de regulering voor beheerders van gesloten distributiestelsels.
  - e. KLM kan daardoor haar energiekosten aanzienlijk reduceren wanneer Schiphol verplicht wordt een netbeheerder aan te wijzen voor haar elektriciteits- en gasnetten. Dit betekent dat KLM een afwijzing van de aanvragen van Schiphol voor een ontheffing van de verplichting tot het aanwijzen van een netbeheerder door de ACM zal ondersteunen. KLM zal de aanwijzing van een netbeheerder eveneens ondersteunen.
  - f. Het is daarbij voor KLM wel van belang dat de aanvraag voor alle stelsels van verbindingen wordt afgewezen door de ACM. Indien de ACM ambtshalve een ontheffing verleent voor één van de stelsels van verbindingen, bestaat het risico dat KLM geconfronteerd wordt met een kostenstijging, omdat Schiphol in dat geval genegen zal zijn dezelfde *overhead* kosten te

verdelen over minder aangesloten op de netten van Schiphol. Dit is derhalve niet in het belang van de aangesloten op de netten van Schiphol, zoals KLM.

- (5) Ik verzoek u vriendelijk deze overwegingen van KLM mee te nemen bij het eindoordeel over de aanvragen van Schiphol. Indien u vragen heeft over deze zienswijze, aarzelt u dan niet om contact met mij op te nemen. Tot slot bericht ik u dat deze zienswijze geen vertrouwelijke bedrijfsgegevens bevat.

Hoogachtend,



**Marinus Winters**  
Advocaat