

DE BRAUW  
BLACKSTONE  
WESTBROEK**PER AANGETEKENDE POST**

Autoriteit Consument & Markt  
T.a.v. Directie Toezicht Energie  
Postbus 16326  
2500 BH DEN HAAG

Burgerweeshuispad 201  
Postbus 75084  
1070 AB Amsterdam

T +31 20 577 1771  
F +31 20 577 1775

Tevens per e-mail: [Secretariaat.DTE@ACM.nl](mailto:Secretariaat.DTE@ACM.nl)

Datum 21 november 2024

Uw ref. ACM/24/189658  
Onze ref. M42746635/28/20692455/SvdB

[REDACTED]

Betreft: Zienswijze BBLC op ontwerpbesluit tot het creëren van een grondslag voor oplegging van een ITC aan BBLC

Geachte heer Denkers,

Op 30 augustus 2024 heeft de Autoriteit Consument & Markt (de "**ACM**") een ontwerpbesluit gepubliceerd (het "**Ontwerpbesluit**") waarmee de ACM een grondslag tracht te creëren voor het opleggen van een *Inter-Transmission System Operator Compensation* ("**ITC**") aan BBL Company V.O.F. ("**BBLC**"). De ACM heeft belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze te geven op het Ontwerpbesluit. Hierbij maakt BBLC van deze gelegenheid gebruik.

## **ZIENSWIJZE**

### **1 INLEIDING EN LEESWIJZER**

**1.1** Het Ontwerpbesluit behelst een wijziging van de Transportcode Gas LNB waarmee de ACM een grondslag tracht te creëren voor het opleggen van een ITC. Blijkens de toelichting op het Ontwerpbesluit is dit uitsluitend ingegeven door de wens om – in het kader van de tarifiering – een vergoeding van BBLC aan Gasunie Transport Services B.V. ("**GTS**") af te dwingen. Deze vergoeding zal wat de ACM betreft worden berekend middels een tarief dat wordt geheven over een fictief entry-/exitpunt ter hoogte van Julianadorp. Met andere woorden: volgens het Ontwerpbesluit zou de ACM een ITC berekenen alsof er een entry-/exitpunt bestaat bij Julianadorp, terwijl dit punt in werkelijkheid niet bestaat. Volgens de ACM zou dit vermeende kruissubsidiëring moeten compenseren tussen gebruikers die (uitsluitend) gebruikmaken van het gasnet van GTS en

gebruikers die (uitsluitend) gebruikmaken van de *Bacton Balgzand Line* (de "BBL").

1.2 BBLC gaat hieronder kort in op de achtergrond waartegen het Ontwerpbesluit moet worden gelezen (hoofdstuk 2). Daarna licht BBLC toe waarom zij zich niet in het Ontwerpbesluit kan vinden:

- Het Ontwerpbesluit valt buiten de materiële reikwijdte van de bevoegdheden van de ACM (hoofdstuk 3).
- Het Ontwerpbesluit valt buiten de geografische reikwijdte van de bevoegdheden van de ACM (hoofdstuk 4).
- Het Ontwerpbesluit is in strijd is met de privaatrechtelijke overeenkomst die BBLC met de ACM heeft gesloten (hoofdstuk 5).
- Het Ontwerpbesluit maakt niet duidelijk wanneer er sprake zou zijn van ongeoorloofde kruissubsidiëring (hoofdstuk 6).
- Het Ontwerpbesluit is ingegeven door vermeende ongeoorloofde kruissubsidiëring, maar die kruissubsidiëring is niet aanwezig, laat staan onderbouwd (hoofdstuk 7).
- Het Ontwerpbesluit geeft onvoldoende rekenschap van het maatschappelijke belang van de BBL (hoofdstuk 8).
- Het Ontwerpbesluit hanteert een onjuiste methodologie voor het berekenen van een ITC en houdt onvoldoende rekening met de belangen van BBLC (hoofdstuk 9).

1.3 BBLC sluit af met een conclusie (hoofdstuk 10).

1.4 Vooraf merkt BBLC op dat het Ontwerpbesluit – ten onrechte – een grondslag tracht te creëren voor het opleggen van een ITC aan BBLC. Zekerheidshalve merkt BBLC op dat als de ACM op basis van die (onjuiste) grondslag een ITC zou opleggen aan BBLC, dat separate besluit tot oplegging van een ITC zelfstandig, zorgvuldig en draagkrachtig moet worden voorbereid en gemotiveerd, en dat belanghebbenden daarover tijdig moeten worden gehoord. Aangezien een ITC sowieso niet aan de orde kan zijn gaat BBLC niet al in detail in op de modaliteiten van een ITC. BBLC behoudt zich alle rechten voor.

1.5 Daarnaast merkt BBLC op dat zij zich in deze zienswijze beperkt tot de kern van haar bezwaar tegen het Ontwerpbesluit. In de **Bijlage** bespreekt BBLC (niet-uitputtend) de vele overige feitelijke onjuistheden en onduidelijkheden uit het Ontwerpbesluit.

## 2 ACHTERGROND

### 2.1 GTS laat het entry-/exitpunt Julianadorp vervallen

- 2.1.1 Het Nederlandse gastransportnet kent meerdere entry-/exitpunten waar aardgas fysiek kan worden ingevoed of onttrokken. Om gas te transporteren van en naar het Verenigd Koninkrijk kan gebruik gemaakt worden van de BBL, een grensoverschrijdende pijpleiding (interconnector) tussen Bacton in Engeland en Balgzand (Julianadorp) in Nederland.
- 2.1.2 Om gebruik te maken van een entry-/exitpunt betaalt de klant een tarief. Voorheen werd zowel aan GTS als aan National Gas Transmission plc. (destijds: National Grid plc.) een entry-/exittarief betaald voor het transporteren van gas, omdat gas zowel entry-/exitpunt Julianadorp ("**Julianadorp**") in Nederland moest passeren als entry-/exitpunt Bacton in Engeland. Oftewel, er was sprake van het stapelen van tarieven (*tariff pancaking*).
- 2.1.3 Dit systeem zorgde voor een extra drempel om gas tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk te verhandelen en stond haaks op het Europese idee van marktintegratie. Daarom is in 2017 onderzocht of BBLC en GTS hun transportsystemen verder konden integreren. Dat zou betekenen dat Julianadorp zou komen te vervallen en de BBL een onderdeel zou worden van de Nederlandse gashandelsplaats Title Transfer Facility ("**TTF**"). Het entry-/exitpunt bij Bacton zou blijven bestaan. Hiermee zouden het landelijke gastransportnet van GTS en de BBL deel uitmaken van een en hetzelfde entry-exit-systeem.
- 2.1.4 Uit onderzoek bleek dat het vervallen van Julianadorp veel voordelen zou opleveren.<sup>1</sup> Hiermee zou het makkelijker worden om te contracteren en transporteren tussen TTF en het Britse equivalent *National Balancing Point*. Dit zou zorgen voor betere arbitragemogelijkheden. Bovendien zouden buffers uit de BBL kunnen worden gebruikt om het netwerk van GTS in balans te houden. Hierdoor hoeft GTS minder snel in actie te komen om onbalans in het landelijke gastransportnet te voorkomen. Uiteindelijk komen grotere buffers en lagere kosten voor gastransport de leveringszekerheid en voorzieningszekerheid ook ten goede. Ook de ACM "*beschouwt deze integratie als een voordeel voor het functioneren van de Nederlandse gasmarkt.*"<sup>2</sup> Na een uitgebreide marktconsultatie heeft GTS Juliadorp per 1 januari 2018 laten vervallen.

---

<sup>1</sup> John Williams, Lucy Field, and David Cox, 'The benefits of integrating the BBL and GTS transmission system into the TTF market area' (Pöyry, April 2017).

<sup>2</sup> Tarievenbesluit GTS 2018, kenmerk ACM/DE/2017/206160\_OV, par. 39.

## 2.2 GTS, BBLC, de ACM en marktpartijen sluiten de Sectorovereenkomst

- 2.2.1 Het besluit van GTS om Julianadorp te laten vervallen viel samen met de voorbereiding van de ACM tot wijziging van de Tarievenscode gas<sup>3</sup> ("**NC TAR-besluit**") ter implementatie van de Verordening (EU) 2017/460 van de Commissie van 16 maart 2017 tot vaststelling van een netcode betreffende geharmoniseerde transmissietariefstructuren voor gas ("**NC TAR**"). Dat was in die zin aan elkaar gelieerd dat het vervallen van Julianadorp betekende dat op dit punt niet langer een transporttarief hoefde te worden betaald.
- 2.2.2 Het vervallen van Julianadorp, en daarmee het vervallen van het transporttarief op dit entry-/exitpunt, leidde tot enige weerstand bij de marktpartijen die alleen gebruik maakten van het gastransportnet van GTS en niet grensoverschrijdend gas transporteerden. De vrees bestond dat deze marktpartijen een deel van de kosten van de BBL zouden moeten dragen zonder (naar eigen zeggen) daarvan te profiteren. In dat kader hebben gesprekken plaatsgevonden tussen de ACM, GTS, BBLC en (representatieve organisaties van) marktpartijen over de tariefregulering in brede zin. Dit heeft op 10 oktober 2018 geresulteerd in een veelomvattende overeenkomst over onder meer het NC TAR-besluit, verschillende tarievenbesluiten voor GTS en het vervallen (en niet terugkeren) van Julianadorp (de "**Sectorovereenkomst**").
- 2.2.3 De Sectorovereenkomst heeft de vorm van een vaststellingsovereenkomst. Voor zover hier van belang bepaalt de Sectorovereenkomst dat:
- (a) de marktpartijen geen beroep zouden instellen tegen het NC TAR-besluit;
  - (b) de marktpartijen bezwaren en beroepen tegen de tarievenbesluiten voor GTS van 2014 tot en met 2019 zouden intrekken;
  - (c) BBLC voor het jaar 2020 een ITC zou betalen aan GTS, waarvan de hoogte afhankelijk is van de additionele *forward flow*-opbrengsten<sup>4</sup> en de *reverse flow*-opbrengsten<sup>5</sup> in dat betreffende jaar. Additioneel betekende dat BBLC geen ITC betaalde over de *forward flow*-opbrengsten die werden behaald door de verkoop van capaciteit tot 8.946.177 kWh/h;

<sup>3</sup> Besluit van de Autoriteit Consument en Markt van 10 december 2018, kenmerk ACM/UIT/503577 tot wijziging van de tariefstructuren en voorwaarden als bedoeld in artikelen 12a en 12b van de Gaswet betreffende de uitvoering van de Verordening (EU) 2017/460 van de Commissie van 16 maart 2017 tot vaststelling van een netcode betreffende geharmoniseerde transmissietariefstructuren voor gas van de Commissie van 16 maart 2017 tot vaststelling van een netcode betreffende geharmoniseerde transmissietariefstructuren voor gas (NC TAR).

<sup>4</sup> Met *forward flow* wordt het gastransport van Nederland naar het Verenigd Koninkrijk bedoeld.

<sup>5</sup> Met *reverse flow* wordt het gastransport van het Verenigd Koninkrijk naar Nederland bedoeld.

- (d) BBLC en GTS:
- (i) Julianadorp zouden laten terugkeren per 1 januari 2021; ofwel
  - (ii) BBLC voor de jaren 2021 tot en met 2024 een ITC zou betalen aan GTS, waarvan de hoogte afhankelijk is van de omzet van BBLC in de betreffende jaren.

2.2.4 GTS en BBLC hebben ervoor gekozen om Julianadorp niet te laten terugkeren, zodat de in par. 2.1.4 genoemde voordelen werden behouden. Per 2025 is BBLC conform de Sectorovereenkomst niet langer een ITC aan GTS verschuldigd.

### 2.3 De ACM keert terug op zijn schreden

2.3.1 BBLC heeft de afgelopen jaren vele miljoenen euro's aan GTS betaald als gevolg van de Sectorovereenkomst. Dit was echter in de wetenschap dat het ging om een beperkte en duidelijk afgebakende periode. Vanaf 2025 zou BBLC niet langer een ITC aan GTS hoeven te betalen. BBLC is destijds akkoord gegaan met de Sectorovereenkomst, omdat de verplichting tot het betalen van een ITC tot en met 2024 zou duren. BBLC zou niet akkoord zijn gegaan met een ITC voor een langere periode, laat staan voor onbeperkte tijd.

2.3.2 Nu wordt BBLC echter verrast met een poging van de ACM om buiten de privaatrechtelijke afspraken om alsnog een nieuwe ITC af te dwingen. Hiermee geeft de ACM uitvoering aan een nieuwe 'sectorovereenkomst' van 16 oktober 2023 waar BBLC geen partij bij is. Het is merkwaardig en ongepast dat de nieuwe afspraken zijn gesloten zonder instemming van BBLC, terwijl de afspraken ten nadele van BBLC afwijken van de oorspronkelijke Sectorovereenkomst. De overeenkomst van 16 oktober 2023 komt er immers op neer dat de ACM zich verbindt tot het nemen van bestuursrechtelijke besluiten die ertoe moeten leiden dat inkomsten van BBLC worden gebruikt voor tariefverlagingen ten gunste van de gebruikers die alleen gebruikmaken van het landelijke gastransportnet van GTS.

2.3.3 Dit is extra opmerkelijk, omdat de ACM ten tijde van de Sectorovereenkomst nog schreef dat zij *"geen bevoegdheid heeft om een compensatiemechanisme op te leggen tussen GTS en de beheerder van de BBL-pijpleiding"*.<sup>6</sup> Kennelijk vindt de ACM dat zij die bevoegdheid inmiddels wel heeft. Het is BBLC echter een raadsel wat tussen 2018 en 2024 is gewijzigd dat de ACM tot een ander inzicht is gekomen. BBLC kan zich niet aan de indruk onttrekken dat het gewijzigde juridische inzicht van de ACM is ingegeven door druk vanuit een kleine groep Nederlandse marktpartijen gelet op hun eigen financiële belangen. Door

---

<sup>6</sup> Tarievenbesluit GTS 2018, kenmerk ACM/DE/2017/206160\_OV. Bovendien heeft de ACM in 2018 geoordeeld dat GTS in overeenstemming met het wettelijk kader heeft gehandeld door Julianadorp te laten vervallen (ACM/17/025975).

tegemoet te komen aan de wens van deze kleine groep marktpartijen zou de ACM kunnen voorkomen dat de marktpartijen beroep instellen tegen de tarievenbesluiten van de ACM. Dat geeft echter geen recht of bevoegdheid om eenzijdig af te wijken van eerder gemaakte afspraken of om zonder bevoegdheid het Ontwerpbesluit vast te stellen.

## 2.4 Gevolgen van een ITC

- 2.4.1 Een nieuwe ITC staat haaks op de rationale om Julianadorp te laten vervallen. Met het vervallen van Julianadorp moest marktintegratie worden bewerkstelligd, waardoor het makkelijker en goedkoper zou worden om met het Verenigd Koninkrijk te handelen. Die voordelen gaan teniet als linksom of rechtsom alsnog extra moet worden betaald voor het gebruik van de BBL.
- 2.4.2 Bij een daadwerkelijk entry-/exitpunt ligt de verantwoordelijkheid bij de *shippers* om wel of niet capaciteit te boeken en de tarieven daarvoor aan BBLC te betalen. Als conform het Ontwerpbesluit een ITC zou worden opgelegd, zou BBLC echter een ITC moeten betalen, ongeacht of zij ook wordt betaald door haar *shippers*. Daarmee verschuift de verantwoordelijkheid voor en het financiële risico van betaling van de *shippers* naar BBLC. Dat terwijl het zeer de vraag is of en in hoeverre BBLC de ITC op haar *shippers* kan verhalen.
- 2.4.3 Als BBLC bijvoorbeeld haar tarieven zou willen verhogen, dan heeft zij daar in de meeste gevallen goedkeuring voor nodig van de Britse toezichthouder, *Office of Gas and Electricity Markets* ("**Ofgem**") en/of medewerking nodig van de BBL-*shippers* als haar contractuele wederpartijen. Dit maakt het onzeker of en op welke termijn BBLC een dergelijke tariefverhoging zou kunnen realiseren. Het is ook zeer de vraag waarom Ofgem en/of de BBL-*shippers* zullen meewerken aan een tariefverhoging. Een tariefverhoging zou immers betekenen dat marktpartijen in het Verenigd Koninkrijk worden geconfronteerd met hogere tarieven, terwijl zij niet profiteren van de lagere tarieven die GTS kan rekenen als gevolg van een ITC. Zonder goedkeuring van Ofgem en/of contractuele medewerking van de BBL-*shippers* is het voor BBLC niet mogelijk om alle kosten van een ITC op haar *shippers* te verhalen.
- 2.4.4 Ongeacht of BBLC een ITC zou kunnen verhalen op haar *shippers*, zou een ITC de *business case* van BBLC aantasten. Dat geldt als BBLC de ITC niet kan verhalen op de *shippers* en zij zich geconfronteerd ziet met stijgende kosten bij gelijkblijvende opbrengsten. Maar dat geldt ook als BBLC de ITC wel kan verhalen op de *shippers*, aangezien het gebruik van de BBL daarmee duurder en minder aantrekkelijk zou worden ten opzichte van concurrerende alternatieven.
- 2.4.5 Daarmee zou een ITC in alle gevallen grote gevolgen hebben voor de levensvatbaarheid van BBLC, terwijl de BBL cruciaal is voor het Nederlandse en Europese energiesysteem. Zo heeft de BBL na het wegvallen van de

transportovereenkomsten met Russische gasleveranciers een cruciale bijdrage geleverd aan het dempen van de TTF-prijzen en het versterken van de leveringszekerheid van het Nederlandse en Europese energiesysteem. Deze cruciale rol van BBLC in het gasnet lijkt de ACM niet te onderkennen.

- 2.4.6 Bovendien is de redenering van de ACM inconsequent. Afhankelijk van het argument dat de ACM wenst te maken, beschrijft zij BBLC de ene keer als een wettelijk monopolist en de andere keer als "*een private marktpartij*" die "*niet fundamenteel anders is dan andere partijen op de gasmarkt*".<sup>7</sup> Daarmee redeneert de ACM niet alleen opportunistisch en miskent zij de grote rol die BBLC speelt door het verbinden van twee gasmarkten, maar miskent zij ook de grote gevolgen die het aantasten van BBLC's *business case* kan hebben op de gasmarkt als geheel.

### 3 ONTWERPBESLUIT VALT BUITEN DE MATERIËLE REIKWIJDTE VAN DE ACM'S BEVOEGDHEID

- 3.1 De ACM baseert het Ontwerpbesluit op artikel 12f van de Gaswet. Dit geeft de ACM de bevoegdheid tot het vaststellen van "*de tariefstructuren en de voorwaarden*". Zoals blijkt uit artikel 12a en artikel 12b van de Gaswet heeft de bevoegdheid van de ACM betrekking op "*tot de door hen [de netbeheerder] jegens netgebruikers te hanteren*"<sup>8</sup> tarieven en voorwaarden. Een ITC is echter een tarief noch een voorwaarde, omdat het geen verplichting is die de netbeheerder hanteert jegens haar netgebruikers maar een verplichting tussen netbeheerders onderling. Voor dat laatste biedt artikel 12f van de Gaswet geen grondslag.
- 3.2 De toelichting op het Ontwerpbesluit verwijst in heel algemene termen ook nog naar een verscheidenheid aan andere artikelen die betrekking hebben op het voorkomen van ongepaste kruissubsidiëring. Dit gaat om artikel 13 Verordening (EG) Nr. 715/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende de voorwaarden voor de toegang tot aardgastransmissienetten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1775/2005, artikel 12 e.v. Gaswet, artikel 41, zesde lid, onder a, van de inmiddels vervallen Richtlijn 2009/73/EG<sup>9</sup> (thans artikel 78, zevende lid, onder a, Richtlijn (EU) 2024/1788<sup>10</sup>), en hoofdstuk 2 NC TAR. Het is BBLC onduidelijk of deze verscheidenheid aan verwijzingen zou moeten worden gezien als een grondslag voor het Ontwerpbesluit.

<sup>7</sup> Ontwerpbesluit, p. 7.

<sup>8</sup> Zie artikel 12a en artikel 12b van de Gaswet. Onderstreping toegevoegd.

<sup>9</sup> Richtlijn 2009/73/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor aardgas en tot intrekking van Richtlijn 2003/55/EG.

<sup>10</sup> Richtlijn (EU) 2024/1788 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markten voor hernieuwbaar gas, aardgas en waterstof, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2023/1791 en tot intrekking van Richtlijn 2009/73/EG.

Volledigheidshalve merkt BBLC daarom op dat deze artikelen een dergelijke grondslag voor het Ontwerpbesluit niet bieden.

**3.3** Bovengenoemde artikelen verwijzen naar een algemene doelstelling om kruissubsidiëring te voorkomen waar bij het vaststellen van de tarieven rekening mee moet worden gehouden. Zoals hierboven uiteengezet is een ITC geen tarief voor de toegang tot een net dat door een gebruiker wordt betaald, maar een bedrag dat BBLC als transmissiesysteembeheerder moet betalen aan een andere transmissiesysteembeheerder (GTS). Alleen al om die reden bieden ook de overige door de ACM aangehaalde wetsartikelen geen grondslag voor het Ontwerpbesluit.

**3.4** Bovendien moet elke bevoegdheid van de ACM haar grondslag vinden in formele wetgeving. De ACM kan geen bevoegdheden creëren die zij op grond van formele wetgeving niet heeft. Daarbij geldt dat hoe ingrijpender de maatregel, des te specifiekere de wettelijke grondslag dient te zijn.<sup>11</sup> Het Ontwerpbesluit is zeer ingrijpend, omdat het de ACM de mogelijkheid zou geven BBLC te dwingen een fors deel van haar omzet af te dragen aan GTS (en daarmee aan diens klanten: de Nederlandse marktpartijen). Dat deze maatregel zeer ingrijpend is geldt temeer nu deze bevoegdheid een retrospectief karakter heeft: de ACM tracht de bevoegdheden van het Ontwerpbesluit niet (alleen) in te zetten voor nog te vervallen interconnectiepunten, maar ook voor interconnectiepunten die zes jaar geleden al zijn komen te vervallen. Een algemene doelstelling om tarieven vast te stellen die is gericht op het voorkomen van kruissubsidiëring, zoals is te vinden in de door de ACM aangehaalde wetsartikelen, is niet een dergelijke specifieke grondslag. Zodoende heeft de ACM geen wettelijke grondslag om het Ontwerpbesluit te nemen.

#### **4 ONTWERPBESLUIT VALT BUITEN DE GEOGRAFISCHE REIKWIJDTE VAN DE ACM'S BEVOEGDHEID**

**4.1** Naast het feit dat geen materiële wettelijke grondslag bestaat om het Ontwerpbesluit vast te stellen, zou de ACM het Ontwerpbesluit ook met een materiële grondslag niet hebben kunnen vaststellen. Althans, dan zou het Ontwerpbesluit niet het doel kunnen hebben dat de ACM blijkens de toelichting op het Ontwerpbesluit voor ogen heeft: het creëren van een grondslag voor het opleggen van een ITC aan BBLC. De ACM kan immers enkel de boekbare entry-/exitpunten op Nederlands grondgebied reguleren.

**4.2** GTS heeft boekbare entry-/exitpunten op Nederlands grondgebied en die mag de ACM dus reguleren. BBLC heeft sinds het vervallen van Julianadorp geen boekbaar punt meer op Nederlands grondgebied. Daarmee valt er dus niets te reguleren door de ACM, die alleen over de GTS-tarieven gaat. BBLC's tarieven

---

<sup>11</sup> HR 22 juni 1973, ECLI:NL:HR:1973:AD2208, NJ 1973, 386 (*Fluoridering II*).

zijn daarentegen onderworpen aan de regulering van Ofgem. Zonder boekbaar entry-/exitpunt op Nederlands grondgebied, gaat tariefregulering van BBLC de geografische reikwijdte van de ACM te buiten.<sup>12</sup>

**4.3** Voor zover de ACM zou menen dat het Ontwerpbesluit een grondslag biedt voor extraterritoriale tariefregulering, dan gelden de argumenten uit hoofdstuk 3 hierboven des te sterker. De ACM ontbeert een grondslag in formele wetgeving om het Ontwerpbesluit te nemen en zelfs al had de Nederlandse wetgever die grondslag gecreëerd, dan nog zou dat onvoldoende zijn, omdat de Nederlandse wetgever geen rechtsmacht heeft op Brits grondgebied. Linksom of rechtsom bestaat de bevoegdheid tot het nemen van het Ontwerpbesluit dus niet – en kan met het Ontwerpbesluit ook geen grondslag worden gecreëerd om een ITC aan BBLC op te leggen. De ACM kan niet zelf via een nationale codewijziging haar territoriale bevoegdheid oprekken, ook niet door middels een tweetrapsraket eerst een codewijziging vast te stellen alvorens zij vervolgens een ITC zou opleggen.

**4.4** Zoals genoemd in par. 2.3.3 heeft ook de ACM in 2018 erkend dat zij materiële en geografische bevoegdheid ontbeert: "*De ACM constateert in de eerste plaats dat zij geen bevoegdheid heeft om een compensatiemechanisme op te leggen tussen GTS en de beheerder van de BBL-pijpleiding*".<sup>13</sup> Het is zeer opmerkelijk dat de ACM inmiddels van dat standpunt is teruggekomen zonder blijk te geven waar dat gewijzigde inzicht vandaan is gekomen of de redenen daarvoor te onderbouwen. Sinds 2018 hebben zich geen noemenswaardige wijzigingen voorgedaan, anders dan het verlaten van de Europese Unie door het Verenigd Koninkrijk. Dit heeft echter de rechtsmacht van de ACM niet gewijzigd. Ook de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie enerzijds en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland anderzijds, en het Besluit grensoverschrijdend net Nederland – Verenigd Koninkrijk na Brexit, bieden een dergelijke grondslag voor grensoverschrijdende tariefregulering niet. De ACM was en is nog altijd niet bevoegd.

## **5 ONTWERPBESLUIT IS IN STRIJD MET DE CIVIELRECHTELIJKE VERPLICHTINGEN VAN DE ACM**

**5.1** Zelfs al zou de ACM de bevoegdheid hebben gehad tot het nemen van het Ontwerpbesluit en vervolgens tot het opleggen van een ITC, dan zou het in strijd met het vertrouwensbeginsel zijn – en wanprestatie opleveren – als de ACM deze bevoegdheid zou inzetten. De ACM is in de Sectorovereenkomst een uitputtende regeling overeengekomen voor wat betreft het vervallen van Julianadorp.

<sup>12</sup> Artikel 1, derde lid, Gaswet.

<sup>13</sup> Tarievenbesluit GTS 2018, kenmerk ACM/DE/2017/206160\_OV. Bovendien heeft de ACM in 2018 geoordeeld dat GTS in overeenstemming met het wettelijk kader heeft gehandeld door Julianadorp te laten vervallen (ACM/17/025975).

Daarmee is enig geschil of enige onduidelijkheid over het vervallen van Julianadorp definitief afgedaan. Uit de considerans van de Sectorovereenkomst blijkt duidelijk dat een ITC tot en met 2024 zou moeten worden betaald (en daarna dus niet meer):

*"BBLC en GTS mogen vóór 1 oktober 2019 besluiten af te zien van de terugkeer van entry-/exitpunt Julianadorp. Indien BBLC en GTS daartoe besluiten, is BBLC verplicht tot het betalen van een ITC-bedrag voor de jaren 2021 tot en met 2024. Deze afspraak is het resultaat van onderhandelingen tussen Partijen."*

**5.2** Dat de Sectorovereenkomst een uitputtende regeling is voor wat betreft het vervallen van Julianadorp blijkt ook uit het feit dat het volgens artikel 2 van de Sectorovereenkomst gaat om een vaststellingsovereenkomst: *"Deze Overeenkomst heeft te gelden als een bevoegdhedenovereenkomst. Deze Overeenkomst heeft verder de hoedanigheid van vaststellingsovereenkomst als bedoeld in titel 15 van boek 7 BW"*. Met andere woorden, voor zover onduidelijkheid bestond over de oude rechtspositie hebben partijen hun rechtspositie ten aanzien van het vervallen van Julianadorp uitsluitend in de Sectorovereenkomst willen regelen.

**5.3** Bovendien zijn de afspraken over een ITC uitdrukkelijk gekoppeld aan de eenmalige gebeurtenis van het vervallen van Julianadorp. Artikel 12, inhoudende de ITC-afspraken, is zelfs getiteld 'Julianadorp'. Ook artikel 12, vierde lid, van de Sectorovereenkomst maakt duidelijk dat een ITC enkel over de jaren 2021 tot en met 2024 van toepassing is:

*"Indien BBLC en GTS besluiten af te zien van de terugkeer van interconnectiepunt Julianadorp, dan is BBLC verplicht tot het betalen van een ITC-bedrag voor de jaren 2021, 2022, 2023 en 2024 ter omvang van 25% van de totale omzet van BBLC."*

**5.4** Nu de ITC uitdrukkelijk is gekoppeld aan een eenmalige gebeurtenis, geldt dat de ITC een eenmalige afspraak is geweest. Als het de bedoeling van partijen was geweest om ook na 2024 een ITC vast te stellen, dan had het voor de hand gelegen dat partijen daar in de Sectorovereenkomst afspraken over hadden gemaakt. Dit lag echter niet voor de hand, omdat een nieuwe ITC haaks staat op de doelstellingen van marktintegratie en de business case van BBLC (zie ook par. 2.1.4 en par. 2.4). Dergelijke afspraken zijn zodoende uitdrukkelijk niet in de Sectorovereenkomst opgenomen.

**5.5** Nu de ACM civielrechtelijk (in een bevoegdhedenovereenkomst, tevens vaststellingsovereenkomst) heeft afgesproken dat de ITC eenmalig zou zijn, kan zij niet eventuele bestuursrechtelijke bevoegdheden inzetten om langs die weg een ITC te bewerkstelligen in strijd met die afspraken. Hoewel het Ontwerpbesluit thans een wijziging van de Transportcode gas LNB inhoudt, en nog niet daadwerkelijk een ITC oplegt, is het Ontwerpbesluit blijkens de toelichting daarop enkel ingegeven door de wens om een ITC aan BBLC op te leggen. Zodoende is

het vaststellen van het Ontwerpbesluit in strijd met het door de ACM gewekte vertrouwen – en de harde afspraak – dat na 2024 geen ITC zou gelden.

## **6 ONDUIDELIJK WANNEER SPRAKE IS VAN ONGEORLOOFDE KRUSSUBSIDIËRING**

**6.1** Het Ontwerpbesluit tracht een bevoegdheid te creëren voor het opleggen van een ITC als sprake is van "*ongeoorloofde kruissubsidiëring*". Het is echter onduidelijk wat wordt bedoeld met ongeoorloofde kruissubsidiëring. Het ligt op de weg van de ACM om vast te stellen wat daarmee wordt bedoeld en concreet welk percentage kruissubsidiëring ongeoorloofd zou zijn, of om op zijn minst vast te stellen aan de hand van welke toetsingsmaatstaven wordt bepaald of sprake is van ongeoorloofde kruissubsidiëring. Bij gebreke daaraan is het Ontwerpbesluit in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel, zorgvuldigheidsbeginsel en motiveringsbeginsel, zodat het Ontwerpbesluit geen stand kan houden.

## **7 GEEN SPRAKE VAN (ONGEORLOOFDE) KRUSSUBSIDIËRING**

**7.1** Het Ontwerpbesluit is onmiskenbaar ingegeven door vermeende kruissubsidiëring tussen gebruikers van (uitsluitend) GTS en gebruikers van (uitsluitend) BBL. In de toelichting op het Ontwerpbesluit schrijft de ACM dat zij "*een situatie van kruissubsidiëring [heeft] geconstateerd bij het voormalige interconnectiepunt Julianadorp*."<sup>14</sup> Verderop in het Ontwerpbesluit bevestigt de ACM dat dit volgens haar gaat om "*ongeoorloofde kruissubsidiëring*".<sup>15</sup> Zodoende hangt de voorbereiding en motivering van het Ontwerpbesluit onmiskenbaar samen met de (vermeende) vaststelling dat sprake zou zijn van (ongeoorloofde) kruissubsidiëring. De toelichting op het Ontwerpbesluit is echter niets meer dan een ongefundeerde aanname over het bestaan van kruissubsidiëring. Feitelijke onderbouwing ontbreekt volledig.

**7.2** Voor de vraag of er in dit kader sprake is van kruissubsidiëring moet (op zijn minst genomen en allereerst) een vergelijking worden gemaakt van twee elementen: (i) de verhouding tussen de opbrengsten en kosten van GTS met betrekking tot het interne gastransport, en (ii) de verhouding tussen de opbrengsten en kosten van GTS met betrekking tot het gastransport van en naar de BBL. Zelfs dat begin van een analyse naar vermeende kruissubsidiëring is door de ACM niet verricht.

**7.3** De ACM stelt zonder onderbouwing dat GTS nog kosten zou maken voor het faciliteren van transport naar de BBL.<sup>16</sup> Nergens in de toelichting van het Ontwerpbesluit maakt de ACM duidelijk hoe hoog deze kosten zouden zijn of

---

<sup>14</sup> Ontwerpbesluit, nr. 1.

<sup>15</sup> Ontwerpbesluit, nr. 6.

<sup>16</sup> Ontwerpbesluit, nr. 6.

waarom die van dien orde zouden zijn dat sprake is van kruissubsidiëring. Bovendien wijst de ACM op vermeende kosten voor het "fysieke interconnectiepunt",<sup>17</sup> maar het is BBLC onduidelijk wat hiermee wordt bedoeld. Voor zover de ACM hierbij doelt op compressorstation Anna Paulowna geldt dat dit compressorstation eigendom is van BBLC. Het is dus BBLC die de operationele kosten voor het compressorstation maakt, niet GTS.

- 7.4** Daarnaast verliest de ACM uit het oog dat het vervallen van Julianadorp de internationale gashandel ten goede komt. Meer handel tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk betekent logischerwijs ook meer capaciteitsboekingen op andere entry-/exitpunten in het netwerk van GTS. De ACM schrijft terecht dat de toegestane inkomsten van GTS nu moeten worden verdeeld over minder entry-/exitpunten, maar als de capaciteitsboekingen op die entry-/exitpunten navenant toenemen, dan is er onder aan de streep geen sprake van verhoogde entry-/exittarieven. De ACM had ook naar de voordelen van het vervallen van Julianadorp moeten kijken en tenminste een poging moeten doen deze te kwantificeren.
- 7.5** De voorbeelden die de ACM aanhaalt om te wijzen op (vermeende) kruissubsidiëring zijn dus onjuist en onvolledig, en tonen niet aan dat sprake is van ongeoorloofde kruissubsidiëring. Zonder deugdelijk (kwantitatief) onderzoek naar vermeende kruissubsidiëring tussen gebruikers van (uitsluitend) GTS en gebruikers van (uitsluitend) BBLC is het Ontwerpbesluit onzorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd, zodat het Ontwerpbesluit om die reden geen stand kan houden.

## **8 ONTWERPBESLUIT GEEFT ONVOLDOENDE REKENSCHAP VAN HET MAATSCHAPPELIJKE BELANG VAN DE BBL**

- 8.1** Met het opleggen van een ITC aan BBLC worden de voordelen van het wegvallen van Julianadorp teniet gedaan in het belang van een kleine groep Nederlandse marktpartijen. De ACM geeft onvoldoende rekenschap van de maatschappelijke gevolgen die hiermee zijn gemoeid, terwijl zij dat wel had moeten doen op het moment dat zij een bevoegdheid tot het opleggen van een ITC aan BBLC tracht te creëren. Daarmee is het Ontwerpbesluit onzorgvuldig voorbereid, berust zij op een onjuiste belangenafweging en is het Ontwerpbesluit in ieder geval onvoldoende gemotiveerd.
- 8.2** Vanuit het oogpunt van marktintegratie is het van belang dat interconnectie wordt gestimuleerd. Marktintegratie levert marktvoordelen op waar de hele gassector van profiteert (zie ook par. 2.1.4). Bovendien levert de BBL een grote bijdrage aan de leverings- en voorzieningszekerheid. Zo hebben de *reverse flows* van de BBL ervoor gezorgd dat de gasvoorraden van het Europese vasteland ook tijdens

---

<sup>17</sup> Ontwerpbesluit, nr. 6.

de Russische gascrisis relatief goedkoop konden worden gevuld. Ook daarom is marktintegratie van maatschappelijk belang.

- 8.3** Met het Ontwerpbesluit tracht de ACM een grondslag te creëren om deze positieve ontwikkelingen *de facto* terug te draaien (en dat onvolledig en opportunistisch, namelijk alleen waar het lusten voor een kleine groep Nederlandse marktpartijen zou opleveren). Voor marktpartijen blijft Julianadorp weliswaar vervallen, maar als de ACM een ITC zou vaststellen, dan zou BBLC een ITC moeten betalen alsof dat punt wel bestaat. Dat leidt er mogelijk toe dat de tarieven voor BBLC bij entry-/exitpunt Bacton omhooggaan – als BBLC erin zou slagen de kosten te verhalen op haar *shippers*, wat bepaald onzeker is – en brengt de *business case* van BBLC in gevaar (zie ook par. 2.4 hierboven). Dat is niet alleen een probleem voor BBLC, maar ook voor de Nederlandse en Europese gasvoorziening(szekerheid).
- 8.4** Mocht BBLC haar tarieven niet kunnen verhogen, dan is dat dubbel problematisch. In de eerste plaats wordt dan evengoed de *business case* van BBLC ondermijnd, doordat zij hogere kosten zou hebben bij gelijkblijvende inkomsten. Daarnaast zou vermeende kruissubsidiëring niet worden opgelost. *Shippers* die uitsluitend de BBL gebruiken, blijven dan een tarief betalen wat volgens de ACM kennelijk te laag is. Het zou dan BBLC zijn die alle lasten van de ITC draagt.
- 8.5** Met of zonder verhoging van de tarieven van BBLC tast het Ontwerpbesluit dus de *business case* van BBLC aan en daarmee indirect de leveringszekerheid en voorzieningszekerheid. De ACM onderkent dit in het Ontwerpbesluit, maar stelt simpelweg dat andere marktpartijen óók belangrijk zijn voor de leveringszekerheid en dat de ACM BBLC geen uitzonderingspositie kan geven.<sup>18</sup> Een uitzonderingspositie suggereert dat er andere, gelijke gevallen zijn, maar die zijn er niet: BBLC is de enige *merchant* interconnector die binnen het Nederlandse entry-/exitsysteem valt. Dat houdt in dat BBLC het volledige economische risico draagt en geen garantie heeft dat zij haar kosten kan terugverdienen – zoals gereguleerde interconnectoren dat wel hebben. BBLC vraagt daarom geen uitzonderingspositie, maar acht het enkel noodzakelijk dat de ACM in het Ontwerpbesluit rekenschap geeft van de gevolgen die een mogelijke verslechtering van de *business case* van BBLC heeft voor de leveringszekerheid en voorzieningszekerheid. Dat doet de ACM nu niet.
- 8.6** Bij het vaststellen van het Ontwerpbesluit heeft de ACM ten onrechte te veel gewicht toegekend aan de (enkel financiële) belangen van een kleine groep Nederlandse marktpartijen, en onvoldoende rekening gehouden met de

---

<sup>18</sup> Ontwerpbesluit, nr. 23. Hierin verwijst de ACM bovendien expliciet naar LNG-terminals die ook gelijk zouden worden behandeld, maar daarmee gaat de ACM voorbij aan het feit dat LNG-terminals korting krijgen op de tarieven, nota bene vanuit het oogpunt van leveringszekerheid.

belangen van BBLC en de bredere maatschappelijke belangen van marktintegratie, leveringszekerheid en voorzieningszekerheid. Bij gebreke aan een zorgvuldige voorbereiding, deugdelijke belangenafweging en voldoende motivering kan het Ontwerpbesluit geen standhouden.

## 9 EVENTUELE ITC ZOU OP ONJUISTE WIJZE WORDEN VASTGESTELD

- 9.1** Daar komt bij dat ook de wijze waarop een ITC zou moeten worden berekend volgens het Ontwerpbesluit, onvoldoende rekening houdt met de belangen van BBLC en bovendien zou leiden tot overcompensatie van GTS. Volgens het Ontwerpbesluit moet de hoogte van een ITC worden vastgesteld "*door voor elke dag van het betreffende kalenderjaar waar de jaarlijkse vergoeding op ziet, de maximale stroom per uur in kWh/uur dat op een dag door het vervallen interconnectiepunt stroomt te vermenigvuldigen met het entry- en/of exittarief dat de ACM voor die dag heeft vastgesteld*". Deze methode is om meerdere redenen ondeugdelijk.
- 9.2** Primair is het vaststellen van een fictief entry-/exitpunt onjuist, omdat dit ervan uitgaat dat de vermeende kruissubsidiëring gelijk zou zijn aan de misgelopen entry-/exittarieven. Zoals uiteengezet in hoofdstuk 7 hierboven is die veronderstelling onjuist. Het is zeer de vraag of er sprake is van kruissubsidiëring, laat staan dat die zo hoog zou zijn als het totaal aan misgelopen entry-/exittarieven. Als dat het geval zou zijn, dan zou dat betekenen dat de marktpartijen aan Nederlandse zijde (GTS-*shippers*) geen enkel voordeel genieten van het wegvallen van Julianadorp. Dat staat haaks op de (met externe onderzoeken onderbouwde) redenen die ten grondslag lagen aan het wegvallen van Julianadorp (zie par. 2.1.4 hierboven) evenals op het algemene Europese idee van marktintegratie.
- 9.3** Subsidiar geldt dat de ACM de hoogte van de tarieven over het fictieve entry-/exitpunt onjuist berekent.
- 9.4** Ten eerste is het onduidelijk of de ACM met "*maximale stroom per uur*" doelt op de fysieke, operationele gasstromen of op de daadwerkelijk gealloceerde gasstromen. Hier zit verschil tussen. BBLC bedrijft het fysieke gastransport op economisch efficiënte wijze, wat betekent dat de compressoren zo optimaal mogelijk opereren voor een zo laag mogelijk energieverbruik per getransporteerde hoeveelheid. Tevens kunnen de compressoren juist worden ingezet op momenten dat de elektriciteitsprijs gunstig is, bijvoorbeeld bij lage *shipper*-nominaties op uurbasis. Dit heeft als bijkomend effect dat BBLC kan bijdragen aan het verlichten van congestie in het landelijke hoogspanningsnet. Om die redenen zijn de fysieke gasstromen niet gelijk aan de daadwerkelijk gealloceerde gasstromen. Aangezien *shippers* niet betalen voor fysieke gasstromen, maar voor capaciteitsboekingen en allocaties, zou het vaststellen van een ITC op basis van operationele gasstromen een weinig transparante en

inaccurate wijze zijn om vermeende kruissubsidiëring tegen te gaan. Ook zou BBLC daarmee het volledige financiële risico van de ITC dragen.

- 9.5** Ten tweede gaat het Ontwerpbesluit uit van het dagtarief dat GTS hanteert op haar entry-/exitpunten. Dat is (samen met het *within day*-tarief) het hoogste tarief van GTS en sluit niet aan bij de praktijk. De gerealiseerde gasstromen komen voor een groot deel tot stand door vroegtijdig ingenomen posities van *shippers*. In het fictieve geval dat Julianadorp nog zou bestaan, valt het daarom te verwachten dat *shippers* voor een groot deel niet tegen dagtarief capaciteit zouden boeken (en gebruiken), maar tegen de lagere tarieven die horen bij langere-termijnproducten. Het hanteren van het dagtarief leidt ertoe dat GTS (en via haar de GTS-*shippers*) méér zou ontvangen dan zij zou hebben ontvangen als Julianadorp nog zou hebben ontstaan.
- 9.6** Daarnaast roept het Ontwerpbesluit ook praktische vragen op. Zo maakt het Ontwerpbesluit niet duidelijk per wanneer een ITC zou worden opgelegd. Voor zover de ACM van plan zou zijn om al per 2025 een ITC op te leggen, is het voor BBLC niet meer mogelijk om deze kostenpost te verwerken in haar tarieven (voor zover dit al mogelijk zou zijn geweest gezien hetgeen hierboven is geschetst aan markt- en regulatoire realiteit). Bovendien is het niet duidelijk op welk tijdstip een ITC zou moeten worden afgedragen. Dit zijn voor BBLC wezenlijke elementen die haar bedrijfsvoering tot in de kern aantasten. Hier heeft de ACM geen rekenschap van gegeven.
- 9.7** BBLC stelt voorop dat zij in de Sectorovereenkomst akkoord is gegaan met een eenmalige ITC en dat geen nieuwe ITC kan worden opgelegd. Toch merkt BBLC tot slot op dat de ITC die de ACM met het Ontwerpbesluit voor ogen heeft zelfs nog verder gaat dan de ITC die BBLC destijds conform de Sectorovereenkomst heeft betaald.
- 9.8** Nu de methode voor het vaststellen van een ITC niet aansluit bij de werkelijke mate van ongeoorloofde kruissubsidiëring – als die al zou bestaan – en de ACM geen rekening heeft gehouden met de legitieme belangen van BBLC, kan het Ontwerpbesluit geen standhouden.

**10 CONCLUSIE**

**10.1** Gelet op het voorgaande verzoekt BBLC aan de ACM om het Ontwerpbesluit niet vast te stellen en af te zien van het wijzigen van de Transportcode Gas LNB.

**10.2** BBLC is graag tot toelichting van deze zienswijze bereid.

Hoogachtend,



## Bijlage Overige onjuistheden en onduidelijkheden in het Ontwerpbesluit

In aanvulling op de hoofdtekst van haar zienswijze gaat BBLC hieronder puntsgewijs in op enkele onjuistheden en onduidelijkheden in het Ontwerpbesluit (en de toelichting daarop), zonder naar volledigheid te streven.

1. Het Ontwerpbesluit tracht een bevoegdheid te creëren voor het opleggen van een ITC als *"een interconnectiepunt is komen te vervallen"*. Dat geeft het Ontwerpbesluit ongeclausuleerde terugwerkende kracht zonder dat het Ontwerpbesluit hier een deugdelijke motivering voor geeft.
2. Het Ontwerpbesluit tracht een bevoegdheid te creëren voor het opleggen van een ITC als *"een situatie voordoet waarbij de ACM en de betrokken buitenlandse nationale regulerende instantie(s) niet in de gelegenheid is gesteld om een vergoedingsmaatregel te treffen"*. Dit suggereert dat de ACM bij het vervallen van Julianadorp niet in die gelegenheid is gesteld. Dat is onjuist. De ACM is wel degelijk in de gelegenheid gesteld om een vergoedingsmaatregel te treffen. Mede om die reden is immers met de ACM de Sectorovereenkomst gesloten. Bovendien, als de ACM nu de bevoegdheid zou hebben om een grondslag voor een ITC te creëren, dan had de ACM die in 2018 ook. Voor zover de ACM nu in de gelegenheid zou zijn om een vergoedingsmaatregel te treffen, was zij dat in 2018 dus ook. Toen achtte de ACM zich echter niet bevoegd.
3. Het Ontwerpbesluit brengt met zich dat een ITC zou worden berekend op basis van de *"maximale stroom per uur"* vermenigvuldigd met het dagtarief. Het is onduidelijk waarom hier de maximale stroom per uur wordt gehanteerd en niet de daadwerkelijke stroom op die dag.
4. In par. 1 van de toelichting op het Ontwerpbesluit stelt de ACM dat *"kosten [...] die eerder aan de netgebruikers van het interconnectiepunt Julianadorp werden toegerekend, nu verdeeld [worden] over de overige entry- en exitpunten in Nederland."* Dit staat haaks op de tariefregulering. GTS verdeelt haar toegestane inkomsten over de entry-/exitpunten, niet haar kosten.
5. In par. 4 van de toelichting op het Ontwerpbesluit spreekt de ACM van National Grid, waar kennelijk National Gas Transmission plc. wordt bedoeld.
6. In par. 5 van de toelichting op het Ontwerpbesluit wordt gesteld dat het *"fysieke interconnectiepunt Julianadorp [nog wel] bestaat"*. Dat is onjuist. BBLC is eigenaar van, en beheert en opereert ter hoogte van Julianadorp, het compressorstation Anna Paulowna. Dit is de plek waar de leidingen fysiek bij elkaar komen, maar dat is geen interconnectiepunt. Een interconnectiepunt is een *"fysiek of virtueel punt dat aangrenzende entry/exit-systemen met elkaar*

*verbindt of dat een entry/exit-systeem verbindt met een interconnector, voor zover voor deze punten boekingsprocedures voor netgebruikers gelden"* (onderstreping toegevoegd).<sup>19</sup> Dat laatste is voor Julianadorp juist niet meer het geval.

7. In par. 14 van de toelichting op het Ontwerpbesluit stelt de ACM dat BBLC een wettelijk monopolie heeft. Dat is onjuist. De Gaswet sluit niet uit dat er meerdere interconnector-beheerders zijn. BBLC is juist een zogeheten *merchant operator*.
8. In par. 14 van de toelichting op het Ontwerpbesluit stelt de ACM dat zij voorafgaand aan het vervallen van Julianadorp de tarieven van BBLC reguleerde. Dat is onjuist. BBLC beschikte juist over een ontheffing voor tariefregulering door de ACM.
9. In de toelichting op het Ontwerpbesluit wordt inconsistent en zonder nadere duiding gesproken over "*kruissubsidiëring*", "*ongeoorloofde kruissubsidiëring*" en "*ongewenste kruissubsidiëring*", zodat het niet duidelijk is wat met deze begrippen wordt bedoeld.
10. In par. 17 van de toelichting op het Ontwerpbesluit stelt de ACM dat de European Union Agency for the Cooperation of Energy Regulators ("**ACER**") de noodzaak van het Ontwerpbesluit zou onderschrijven. BBLC ziet niet in hoe dit bijdraagt aan de motivering van het Ontwerpbesluit. ACER onderschrijft dat kruissubsidiëring zoveel mogelijk moet worden voorkomen, maar heeft niet vastgesteld dat hier sprake zou zijn van kruissubsidiëring. Bovendien doet dit niets af aan het gebrek aan bevoegdheid van de ACM.
11. In par. 18 van de toelichting op het Ontwerpbesluit stelt de ACM dat het Ontwerpbesluit een instrument is voor de situatie waarin een entry-/exitpunt *vervalt*, terwijl Julianadorp reeds *is vervallen*.
12. In par. 19 van de toelichting op het Ontwerpbesluit stelt de ACM dat zij uitgaat van "*de maximale stroom op een dag, omdat voor capaciteitsboekingen de piekcapaciteit van belang is.*" Dit suggereert ten onrechte dat een direct verband zou bestaan tussen de maximale stroom en de piekcapaciteit.
13. In par. 21 van de toelichting op het Ontwerpbesluit stelt de ACM dat zij "*voor de concrete invulling van de ITC een consultatiesessie [heeft] georganiseerd*". Dit wekt de suggestie dat het Ontwerpbesluit tijdens de consultatiesessie is besproken. Dat is onjuist. De ACM heeft weliswaar eerder (in algemene zin) laten weten een fictief entry-/exitpunt te overwegen, maar heeft de concrete

---

<sup>19</sup> Artikel 3, onder 2, Verordening (EU) 2017/459 van de Commissie van 16 maart 2017 tot vaststelling van een netcode betreffende capaciteitstoe wijzingsmechanismen in gastransmissiesystemen en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 984/2013.

berekeningsmethodiek en overige invulling van de ITC niet eerder besproken met BBLC.

14. In par. 24 van de toelichting op het Ontwerpbesluit stelt de ACM dat het Ontwerpbesluit geen rekening houdt met de kosten van BBLC, mede omdat deze kosten niet openbaar zijn. Dat argument snijdt geen hout. De inkomsten van BBLC zijn immers ook niet openbaar, maar dat heeft de ACM er eerder niet van weerhouden deze als basis voor een ITC te gebruiken.
15. In par. 25 van de toelichting op het Ontwerpbesluit stelt de ACM dat een ITC zou worden berekend op basis van "*gerealiseerde gasstromen*". Het is daarbij onduidelijk of de ACM verwijst naar fysieke operationele gasstromen of naar daadwerkelijk gealloceerde gasstromen. Bovendien lijkt dit haaks te staan op de tekst van het Ontwerpbesluit waar wordt gesproken van de "*maximale stroom per uur*".
16. Tot slot acht BBLC het onzorgvuldig dat de ACM het Ontwerpbesluit alleen in het Nederlands heeft gepubliceerd, terwijl juist veel BBL-*shippers* Engelstalig zijn.