

Vergaderjaar 2004–2005

28 109

Herstructurering Gasgebouw

Nr. 6

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 november 2004

Mede namens de Minister van Financiën deel ik u mede dat ik met Shell en ExxonMobil overeenstemming op hoofdlijnen heb bereikt over de voorgenomen herstructurering van de transportactiviteiten van de N.V. Nederlandse Gasunie («Gasunie»). Als gevolg van de beoogde herstructurering zullen het transportbedrijf en het handelsbedrijf van Gasunie volledig juridisch ontvlochten worden. De Staat zal het belang van Shell en ExxonMobil (ieder heeft nu een 25% belang) in het transportbedrijf van Gasunie van hen overnemen en het volledige belang in het transportbedrijf verwerven. Onder het transportbedrijf valt ook de netbeheerder van het landelijk gastransportnet. Het per saldo met de transactie gemoeide bedrag bedraagt EUR 2.78 mld. na relevante belastingen en heffingen. De melding van de in het akkoord voorziene overname van het belang van beide oliemaatschappijen doe ik mede op grond van artikel 34, lid 5 van de Comptabiliteitswet 2001.

Na uitvoering van de beoogde herstructurering zal het transportbedrijf van Gasunie niet langer deel uitmaken van de samenwerking tussen de Staat, Shell en ExxonMobil zoals deze sinds 1963 heeft bestaan op het gebied van de productie, het transport en de verkoop van Nederlands aardgas (het «Gasgebouw»). De samenwerking in het Gasgebouw zal voor het overige vooralsnog ongewijzigd blijven, inclusief de bestaande verhoudingen met de Maatschap Groningen en de huidige economische en zeggenschapsverhoudingen in Gasunie die zullen overgaan op het handelsbedrijf. Vanaf het moment van deze voorgenomen herstructurering zal het transportbedrijf van Gasunie volledig onafhankelijk opereren van de belangen in productie, handel en levering.

Het verheugt mij dat ik thans samen met de private partijen in het Gasgebouw op hoofdlijnen overeenstemming heb bereikt over de ontvlechting en onderlinge onafhankelijkheid van Gasunie's transporten handelsbedrijf. Daarmee zal voor Gasunie een splitsing worden gerealiseerd die ik ook voorsta voor de regionale energiebedrijven. Ik licht hierna een aantal aspecten nader toe.

De wenselijkheid van de onafhankelijkheid van het transportnet

In brieven en in het debat heb ik mij meermalen uitgesproken voor de beleidsdoelstelling om een volledig onafhankelijk transmissienet te realiseren, onafhankelijk van marktpartijen die op directe of indirecte wijze betrokken zijn bij de productie, handel of levering van aardgas. De Tweede Kamer heeft een onafhankelijk transmissienet eerder ook ondersteund getuige de motie Ten Hoopen (Kamerstukken II 2002/03, 28 600, XIII, nr. 26), evenals het streven om het aandeelhouderschap van het landelijk gastransportbedrijf bij de Staat te laten berusten. Bij de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging Elektriciteitswet 1998 en Gaswet in verband met implementatie en aanscherping toezicht netbeheer («I&I-wet») heb ik opgemerkt dat ik streefde naar een met TenneT vergelijkbare situatie. Ik verwijs ook naar mijn eerdere brieven van 11 juni 2003 en 15 oktober 2003 over de herstructurering van het Gasgebouw (Kamerstukken II 2002/03, 28 109, nr. 4 resp. Kamerstukken II 2003/04, 28 109, nr. 5). Zoals ik eerder heb aangegeven waren onderhandelingen de aangewezen weg om dit resultaat te bereiken (Kamerstukken II 2003/04, 29 372, nr. 10, pag. 35 en 46).

De besprekingen in het kader van het Gasgebouw

De gesprekken over herstructurering van het Gasgebouw zijn vorig jaar gestaakt, zoals ik u meldde in genoemde brief van 15 oktober 2003. Daarna heeft Gasunie zich met haar aandeelhouders primair ingespannen om te voldoen aan de vereisten van de I&I-wet die op 14 juli jl. van kracht werd. De I&I-wet heeft geleid tot de oprichting van Gas Transport Services B.V., «GTS» en de aanwijzing door Gasunie van GTS als netbeheerder van het landelijk gastransportnet. Onlangs hebben de beide oliemaatschappijen aangegeven bereid te zijn met mij te onderzoeken of en zo ja, hoe de afgebroken gesprekken over de herstructurering van het Gasgebouw hervat zouden kunnen worden. Op basis hiervan hebben de Staat, Shell en ExxonMobil verkennende gesprekken gevoerd om te bezien of dat zinvol kon. Gebleken is dat partijen het eens konden worden over een eerste stap. Daarvoor is een belangrijke oorzaak aan te voeren. In voornoemde brief van 15 oktober 2003 heb ik aangegeven dat de oorzaak voor het afbreken van de besprekingen vooral lag in het gebrek aan zekerheid over de ontwikkeling van tarieven en voorwaarden voor transport in Europa en in Nederland. Inmiddels is sprake van het ontstaan van meer duidelijkheid en convergentie in de Europese reguleringspraktijk en in de inzichten van partijen daarover, onder andere door het tot stand komen van de I&I-wet.

De splitsing van Gasunie en de vorming van het onafhankelijke transportbedrijf

De Staat zal vanaf 1 januari 2005 het volledige belang in het transportbedrijf van Gasunie verkrijgen wat naar verwachting medio 2005 met terugwerkende kracht zal worden gerealiseerd. Het transportbedrijf zal dan volledig voor rekening en risico van de Staat gedreven worden. Uitgangspunt van de nu bereikte overeenstemming op hoofdlijnen is een herstructurering van Gasunie waarbij de handels- en transportactiviteiten van Gasunie worden gesplitst en afzonderlijke ondernemingen ontstaan. Onmiddellijk na deze splitsing zal de deelname van Shell en ExxonMobil in het transportbedrijf worden beëindigd. De Staat zal daarna het volledige belang in het transportbedrijf gaan houden, dat wil zeggen dat het belang dat Energie Beheer Nederland B.V. («EBN», 100% eigendom van de Staat) in het transportbedrijf houdt, rechtstreeks in handen van de Staat komt. Het transportbedrijf zal met name gevormd worden door het huidige

Gasunie Technology & Assets «T&A», inclusief de dochtermaatschappij i.c. de netbeheerder van het landelijk gastransportnet GTS. Middels deze splitsing zullen de met het transportbedrijf van Gasunie gesloten contracten in hun geheel overgaan op het onafhankelijk transportbedrijf. Het handelsbedrijf zal gevormd worden door het huidige Gasunie Trade & Supply, «T&S». Ook voor diens klanten verandert er derhalve niets. Het transportbedrijf dat in volledig eigendom van de Staat komt, zal met name uit de volgende onderdelen gaan bestaan:

- alle transport activa van Gasunie, waaronder het gehele hoge druk pijpleidingennetwerk en de regionale pijpleidingnetwerken, de bijbehorende installaties en de LNG installatie op de Maasvlakte;
- de landelijke netbeheerder Gas Transport Services B.V.;
- Gasunie Engineering en Gasunie Research;
- de deelname (van 60%) van Gasunie in de nieuw aan te leggen pijpleiding tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk, de Balgzand-Bacton leiding (BBL);
- de relevante contracten die behoren tot het transportbedrijf van Gasunie waaronder die voor het verrichten van de transportdiensten en voor kwaliteitsconversie;
- voorts zaken als het hoofdkantoor van Gasunie in Groningen en de handelsnaam Gasunie.

Naar huidige inzichten leidt de voorgenomen herstructurering tot een overgang van onderneming in de zin van de artikelen 7:662 en volgende van het Burgerlijk Wetboek. Als gevolg daarvan zal het personeel van Gasunie dat nu werkzaam is voor het transportbedrijf of de landelijk netbeheerder bij het transportbedrijf blijven. Het Gasunie personeel dat nu voor het handelsbedrijf van Gasunie werkt zal bij het handelsbedrijf blijven. Verder wordt voorzien dat het Gasunie personeel dat voor Gasunie Corporate werkt (betreft met name een aantal stafmedewerkers) op grond van de genoemde wettelijke regeling deels zal overgaan naar het transportbedrijf en deels naar het handelsbedrijf. Het transportbedrijf blijft in Groningen gevestigd. Ook een verhuizing van het handelsbedrijf uit Groningen is niet aan de orde. Voor de medewerkers gaan de veranderingen dan ook niet verder dan dat zij in een van de twee te vormen bedrijven worden opgenomen. Over de precieze gevolgen van de nu voorgenomen herstructurering voor de medewerkers van Gasunie zal op korte termijn overleg worden gestart met de directie van Gasunie. Uiteraard zal deze hierbij vervolgens ook de medezeggenschapsorganen betrekken. Partijen in het Gasgebouw beseffen dat van Gasunie en haar personeel andermaal een aanzienlijke inspanning wordt gevraagd. Een beroep op hen bleek in het traject dat tot de oprichting van de netbeheerder van het landelijk gastransportnet heeft geleid, niet tevergeefs. Deze oprichting was een bijzondere prestatie gezien de beperkte tijd en de complexiteit van deze operatie. De volledige splitsing die nu wordt voorgestaan betekent voor Gasunie een juridische verankering van de al bestaande zakelijke relatie tussen het transport- en handelsbedrijf, een relatie die voor het personeel niet langer gecompliceerd wordt door eisen van interne compliance en fire walls. Verwacht mag worden dat uit dit proces twee bedrijven zullen voortkomen waarvoor het opnieuw goed werken is.

Aanpassingen in de Gasgebouwovereenkomsten

Aanpassing van de Gasgebouwovereenkomsten als gevolg van de voorgenomen herstructurering betreft met name de in 1963 door de Minister van Economische Zaken goedgekeurde Overeenkomst van Samenwerking tussen EBN, Shell, Exxon en NAM (de Overeenkomst van Samenwerking), daarnaast de Overeenkomst Meeropbrengstverdeling Gronings Aardgas (85/15–95/5) van 1975 tussen de Staat, EBN, Shell, Exxon en NAM (MOR Overeenkomst). Voorts eventuele andere overeenkomsten voorzover

nodig om de voorgenomen herstructurering te implementeren, om overgangsregelingen te treffen en om de bestaande relaties tussen de relevante partijen in het Gasgebouw na de voorgenomen herstructurering te continueren.

Voor een toelichting op de Overeenkomst van Samenwerking en de MOR Overeenkomst verwijs ik naar de brief met bijlagen over de herstructurering van het Gasgebouw van 19 november 2001 (Kamerstukken II 2001/02, 28 109, nr.1). Over de voorgenomen wijzigingen van de Overeenkomst van Samenwerking en de MOR Overeenkomst wil ik het volgende opmerken. Doel van de Overeenkomst van Samenwerking was de coördinatie van winning, transport en afzet van aardgas. Dit werd bereikt doordat partijen zich jegens elkaar verbonden ten nauwste samen te werken op het gebied van de winning, het transport en de afzet van het uit de concessie «Groningen» gewonnen aardgas en op het gebied van het transport en de afzet van elders in Nederland gewonnen aardgas. De Overeenkomst van Samenwerking was voorwaarde voor NAM om in 1963 de concessie «Groningen» te verwerven. (zie Kamerstukken II 1961/62, 6767, nr. 1 (Nota de Pous) en 2; Kamerstukken II 1962/63, 6900, nr. 14, 16, 19; Kamerstukken II 1962/63, Handelingen 4016–4022).

Met de nu beoogde herstructurering waarbij de Staat het volledige belang in het transportbedrijf verwerft, vervalt de ratio achter de eisen van coördinatie en samenwerking op het gebied van transport. Transport zal dan ook niet langer deel uit maken van de Overeenkomst van Samenwerking. De samenwerking in het Gasgebouw blijft geheel ongewijzigd voorzover deze géén betrekking heeft op vervoer i.c. het transportbedrijf van Gasunie maar wel op het handelsbedrijf en op de nauwe samenwerking op het gebied van de winning en de afzet. Dat is van belang voor onder meer het kleine velden beleid. De *governance* van Gasunie zal bij splitsing overgaan op het handelsbedrijf zodat de huidige economische en zeggenschapsverhoudingen in Gasunie en de bestaande verhoudingen met de Maatschap Groningen zullen overgaan op het handelsbedrijf. De voorgenomen herstructurering van de transporttaken heeft ook geen nadelig effect op de uitvoering van de publieke taken van de landelijk netbeheerder GTS met name die voor het kleine velden beleid en voor de taken in het kader van het besluit leveringszekerheid.

Tengevolge van de voorgenomen herstructurering zullen de opbrengsten van transport (die gaan vallen in het verzelfstandigde transportbedrijf met de Staat als enig aandeelhouder) om deze reden ook niet langer onderdeel van de MOR Overeenkomst zijn. (Voor de MOR Overeenkomst zij verwezen naar Kamerstukken II 1974/75, 13 109, nr. 1 en Kamerstukken II 1974/75, 13 122, nr. 1–2, pag. 89–90). De MOR Overeenkomst zal met het oog daarop gewijzigd worden.

De lopende MOR-CDS kwestie, die al in de eerste brief over het Gasgebouw (Kamerstukken II 2001/02, 28 109, nr. 1) werd genoemd, behoort met het uitvoeren van de beoogde herstructurering tot het verleden. In het kader van het CDS (Commodity Diensten Systeem) ontstaan in toenemende mate in de afzetprijzen van Gasunie aparte tarieven voor gas en voor meeverkochte diensten (transport, capaciteit) in plaats van de oude all-in tarieven voor gas (inclusief de meeverkochte diensten). Dienovereenkomstig zijn verschillende inkomstenstromen ontstaan voor Gasunie, die in de MOR Overeenkomst niet als zodanig zijn benoemd. Over de vraag of – bij de huidige structuur van het Gasgebouw, de Overeenkomst van Samenwerking en de MOR Overeenkomst – over de inkomsten uit deze diensten, behorend bij de gaslevering, nog wel afdracht uit hoofde van de MOR Overeenkomst verschuldigd zou zijn, bestaat al geruime tijd verschil van mening tussen enerzijds de Staat en anderzijds Shell, Esso en NAM. Dit verschil van mening tussen partijen over de toepassing van de MOR Overeenkomst over de opbrengsten van diensten die door Gasunie bij de verkoop van aardgas aan haar klanten

onder het CDS prijssysteem apart in rekening worden gebracht, zal als onderdeel van de voorgenomen herstructurering worden beëindigd. De gewijzigde MOR Overeenkomst zal vastleggen dat de afdracht op grond van de MOR Overeenkomst berekend wordt over de gasopbrengsten van het handelsbedrijf inclusief de opbrengsten van de met het aardgas meeverkochte diensten, maar met aftrek van door het handelsbedrijf gemaakte transportkosten. Deze aftrek is het gevolg van het feit dat opbrengsten van transport niet langer onderdeel zijn van de MOR Overeenkomst.

Overeenstemming op hoofdlijnen

De overeenstemming op hoofdlijnen moet uiteraard de komende tijd verder uitgewerkt worden. De overeenstemming is neergelegd in een akkoord op hoofdlijnen dat enkele opschortende of ontbindende voorwaarden kent, zoals overeenstemming over de uiteindelijke gedetailleerde herstructureringsovereenkomsten en goedkeuringen van daartoe bevoegde instanties waaraan gemeld moet worden of waarmee overeenstemming moet worden bereikt. Voorts zal als gevolg van de overeenstemming *confirmatory due diligence* onderzoek in vervolg op eerdere *due diligence* onderzoeken plaats vinden. Benodigde goedkeuringen van de belastingdienst zullen behaald dienen te worden om op voorhand zekerheid te verkrijgen voor partijen over de met de ontvlechting samenhangende belastingconsequenties. Mochten onverhoopt bij de uitwerking materiële, financiële of andere problemen voortvloeien dan zullen partijen daarvoor in lijn met het gesloten akkoord op hoofdlijnen naar beste vermogen trachten oplossingen te vinden.

Effecten op de begroting

Naar aanleiding van de overeenstemming op hoofdlijnen zullen in de begroting de noodzakelijke mutaties worden aangebracht. Uitgangspunt bij de voorgenomen transactie voor de Staat is dat de inkomsten naar verwachting in evenwicht zijn met de situatie zonder transactie. Het met de herstructurering gepaard gaande bedrag is gebaseerd op de extra inkomsten voor de Staat uit dit bedrijf door de toename van zijn belang in de transportactiviteiten. Bij de bepaling van de inkomsten van het transportbedrijf is er vanuit gegaan dat de transporttarieven zich zullen ontwikkelen op basis van de internationaal gangbare methodiek tot vaststelling van de Regulatory Asset Base en dat de tariefontwikkeling zich geleidelijk maar gestaag begeeft naar het cost-plus niveau voorzover dat nog niet bereikt zou zijn. Daarvoor hanteert de DTe thans al de regel conform de vigerende DTe richtlijn gas van 10 juni 2004 (art. 22) dat bij de bepaling van de indicatieve tarieven van GTS de aansluiting bij de regulering in ruimer, internationaal verband, niet verloren mag gaan en dat qua tariefhoogte de ontwikkeling in de EU richtinggevend moet zijn opdat er geen kunstmatige verlegging van gasstromen in de EU transportmarkt kan plaats vinden ten nadele van Nederlandse afnemers («Jepma-effect»).

Verder zal het transportbedrijf zoals aangegeven niet langer onderdeel zijn van het Gasgebouw en van de Overeenkomst van Samenwerking, en zullen de opbrengsten van het transportbedrijf niet langer onderdeel uitmaken van de MOR Overeenkomst. Dat leidt tot een vermindering van inkomsten ten opzichte van de situatie waarbij de afdracht uit hoofde van de MOR Overeenkomst over transportopbrengsten van toepassing was gebleven. Hier staat tegenover dat de MOR Overeenkomst over de opbrengsten van alle overige met het aardgas meeverkochte diensten, met name de capaciteit, nu zeker is gesteld. Op die wijze is de bovengenoemde MOR-CDS kwestie op goede wijze opgelost.

Verdere ontwikkelingen op de langere termijn: privatisering en herstructurering

Met de beoogde herstructurering verkrijgt de Staat het volledige belang in het transportbedrijf. Indien de regulering en het toezicht zich bewezen zullen hebben, sluit ik niet uit dat op termijn het belang van de Staat in het transportbedrijf van Gasunie ook weer vervreemd kan worden door in eerste instantie een minderheidsprivatisering. Partijen die direct of indirect actief zijn in de productie, handel of levering van aardgas, zullen daarbij uitgesloten worden.

Tot slot zal het voornemen dat ik in deze brief heb toegelicht eerst goed door partijen geïmplementeerd moeten zijn alvorens zij eventuele volgende stappen in de herstructurering van het Gasgebouw zetten. Het blijft de bedoeling het Gasgebouw te ontwikkelen in de richting als beschreven in mijn brieven over de herstructurering van het Gasgebouw (Kamerstukken II 2002/03, 28 109, nr. 4 resp. Kamerstukken II 2003/04, 28 109, nr. 5).

De Minister van Economische Zaken a.i.,
G. Zalm