



## Besluit van de Autoriteit Consument en Markt tot wijziging van de Transportcode gas LNB betreffende de vaststelling van een methode voor Inter-Transmission System Operator Compensation (ITC)

Zaaknummer: ACM/24/189658

De Autoriteit Consument en Markt,

Gelet op artikel 12f, eerste lid van de Gaswet;

Besluit

### ARTIKEL I

In artikel 2.1.1a van de Transportcode gas LNB wordt, onder vernummering van het elfde lid tot en met het twaalfde lid tot het twaalfde tot en met het dertiende lid, een lid ingevoegd, luidende:

11. De ACM legt de verplichting op tot het betalen van een jaarlijkse vergoeding door een transmissiesysteembeheerder (waaronder ook interconnector-beheerder) aan een andere transmissiesysteembeheerder (waaronder ook interconnector-beheerder) indien:
  - een interconnectiepunt is komen te vervallen en
  - de situatie zich voordoet waarbij de ACM en de betrokken buitenlandse nationale regulerende instantie(s) niet in de gelegenheid is (zijn) gesteld om een vergoedingsmaatregel te treffen ter vergoeding van het transport van gas tussen de betrokken transmissiesysteembeheerders overeenkomstig lid 9 onder c en
  - de ACM heeft vastgesteld dat het vervallen van dat interconnectiepunt leidt tot ongeoorloofde kruissubsidiëring tussen netgebruikers.

De hoogte van de jaarlijkse vergoeding wordt vastgesteld door voor elke dag van het betreffende kalenderjaar waar de jaarlijkse vergoeding op ziet, het gealloceerde gasvolume dat op die dag door het vervallen interconnectiepunt stroomt te vermenigvuldigen met het entry- en/of exittarief dat de ACM voor het kwartaal waarin die dag valt heeft vastgesteld in het besluit bedoeld in artikel 82, vijfde lid, van de Gaswet. Het resulterend bedrag wordt gedeeld door het aantal dagen in dat kwartaal. Bij entrygas dient het gasvolume vermenigvuldigd te worden met het entrytarief, bij exitgas dient het gasvolume vermenigvuldigd te worden met het exittarief.
12. De jaarlijkse vergoeding zoals bedoeld in lid 11 wordt gebaseerd op de gealloceerde transportcapaciteit die volgt uit transportovereenkomsten van de betalende transmissiesysteembeheerder (waaronder ook interconnector-beheerder) die gesloten zijn vanaf 1 oktober 2025. De jaarlijkse vergoeding kan worden gebaseerd op transportcapaciteit die volgt uit overeenkomsten gesloten vanaf 1 januari 2026 indien:
  - het doorrekenen van de vergoeding aan de klanten van de betalende transmissiesysteembeheerder (waaronder ook interconnector-beheerder) afhankelijk is van goedkeuring van een betrokken nationaal regulerende instantie en
  - het verlengen van de behandeltermijn door die nationaal regulerende instantie ertoe leidt dat de vergoeding niet voor 1 oktober 2025 aan klanten kan worden doorberekend.

### ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*'s-Gravenhage, 19 december 2024*

*Autoriteit Consument en Markt,  
namens deze,  
M.R. Leijten  
bestuurslid*

*Als u rechtstreeks belanghebbende bent, kunt u tegen dit besluit beroep instellen bij het College van*



---

*Beroep voor het bedrijfsleven. Het postadres is: College van Beroep voor het bedrijfsleven, Postbus 20021, 2500 EA Den Haag. Het beroepschrift moet binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt zijn ontvangen. Het beroepschrift moet zijn ondertekend en moet ten minste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening en een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht bevatten. Voorts moet het beroepschrift de gronden van het beroep bevatten en dient een afschrift van het bestreden besluit te worden meegezonden.*

## TOELICHTING

### 1 Samenvatting

1. Met dit besluit stelt de Autoriteit Consument en Markt (hierna: de ACM) een vergoedingsmaatregel vast voor de situatie waarin het administratief vervallen van een interconnectiepunt binnen het landelijk gastransportnet zodanig de tarieven van Gasunie Transport Services B.V. (hierna: GTS) beïnvloedt dat het voor de netgebruikers van de betrokken entry-exitsystemen ongeoorloofde kruissubsidiëring oplevert. De ACM neemt dit besluit om in te kunnen grijpen bij een momenteel bestaande situatie van kruissubsidiëring. De ACM heeft een situatie van ongeoorloofde kruissubsidiëring geconstateerd bij het voormalige interconnectiepunt Julianadorp. GTS ontvangt door het vervallen van interconnectiepunt Julianadorp geen inkomsten meer voor het transport op dit punt. Hierdoor worden de toegestane inkomsten (die gebaseerd zijn op de transportkosten, balanceringskosten, kwaliteitsconversiekosten, etcetera) die eerder aan de netgebruikers van het interconnectiepunt Julianadorp werden toegerekend, nu verdeeld over de overige entry- en exitpunten in Nederland. GTS maakt echter nog steeds kosten om het transport van en naar de Balgzand-Bacton Leiding (hierna: BBL) te faciliteren. De gebruikers van de BBL-pijpleiding profiteren dus van diensten van GTS, maar ze betalen hier niet aan mee. De ACM constateert hier een situatie van kruissubsidiëring: netgebruikers op andere entry- en exitpunten betalen een hoger tarief om diensten voor de gebruikers van BBL te betalen. De ACM ziet zich genooddaakt om de codes te wijzigen om een vergoedingsmaatregel voor het verhelpen van deze situatie in het leven te roepen. Deze mogelijkheid bestaat al in de Transportcode gas LNB voor entry- en exitpunten die nu zouden komen te vervallen.<sup>1</sup>
2. Bij het vaststellen van een noodzakelijke vergoedingsmaatregel om bovenstaande situatie van kruissubsidiëring te verhelpen acht de ACM een voldoende mate van transparantie van belang. Om transparantie te waarborgen heeft de ACM met dit besluit de wijze van berekening van de vergoedingsmaatregel vastgelegd in de Transportcode gas LNB.
3. Het punt Julianadorp is per 1 januari 2018 geïntegreerd in het GTS systeem. Eind 2018 hebben de ACM, de beheerder van BBL, BBL Company (hierna: BBLC), diverse representatieve organisaties en GTS een overeenkomst gesloten voor een tijdelijke compensatiemaatregel, een zogenaamde Inter-Transmission System Operator Compensation (hierna: ITC). De ITC in deze overeenkomst komt met het einde van de looptijd van de overeenkomst, namelijk 1 januari 2025, te vervallen. De gevolgen van het vervallen van het interconnectiepunt Julianadorp blijven bestaan, namelijk het feit dat de inkomsten van GTS over alle andere entry- en exitpunten worden verdeeld. Daarom acht de ACM het redelijk om de verplichting tot het betalen van een ITC na 1 januari 2025 door te laten lopen om kruissubsidiëring tegen te gaan. Voor de berekening van de nieuwe ITC heeft de ACM het kostenveroorzakingsbeginsel en het beginsel van non-discriminatie in acht genomen. Als interconnectiepunt Julianadorp nog zou bestaan, hadden de netgebruikers voor deze gasstromen capaciteit moeten boeken bij GTS. De ITC wordt met dit besluit vastgesteld op basis van de gerealiseerde gasstromen, vermenigvuldigd met van te voren vastgestelde tarieven. Middels deze berekening wordt zo het tarief op een “fictief interconnectiepunt” vastgesteld.

### 2 Aanleiding

4. De Balgzand-Bacton Leiding (hierna: BBL) is een pijpleiding die het Nederlandse marktgebied verbindt met het Engelse marktgebied. Deze interconnector wordt beheerd door BBL Company (hierna: BBLC). Tot 2018 moesten netgebruikers van deze leiding op drie punten capaciteit boeken: entry- of exitcapaciteit aan de Nederlandse zijde bij GTS, transportcapaciteit bij BBLC en entry- of exitcapaciteit aan de Engelse zijde bij National Transmission plc.
5. Per 1 januari 2018 is BBL echter onderdeel geworden van het marktgebied van GTS door het administratief vervallen van interconnectiepunt Julianadorp. De fysieke locatie bestaat nog wel en wordt ook gebruikt.
6. Vanaf dat moment betalen netgebruikers die gas transporteren door de BBL-pijpleiding enkel nog voor de entry- of exitcapaciteit bij interconnectiepunt Bacton en voor de transportcapaciteit bij BBLC. Hierdoor ontvangt GTS geen inkomsten meer op interconnectiepunt Julianadorp, terwijl GTS nog wel kosten maakt om het transport van en naar de BBL-pijpleiding te faciliteren. Dit omvat zowel kosten die rechtstreeks te maken hebben met de fysieke locatie, als kosten die GTS maakt voor de transporttaak, kwaliteitsconversie en balanceringskosten. De gebruikers van BBL profiteren van deze diensten van GTS.

<sup>1</sup> Het nieuwe artikel 2.1.1a van de Transportcode gas LNB verplicht GTS te informeren over het voornemen om entry- en exitpunten vast te stellen of te laten vervallen, waarna de ACM kan beoordelen of vergoedingsmaatregelen dienen te worden getroffen (artikel 2.1.1a lid 9 onderdelen a, b en c)

7. Doordat gebruikers van BBLC niet langer capaciteit hoeven te boeken op interconnectiepunt Julianadorp krijgt GTS geen inkomsten meer op dit punt en is de totale geboekte capaciteit bij GTS lager. Lagere totale geboekte capaciteit betekent dat de tarieven op de overgebleven entry- en exitpunten stijgen, doordat de toegestane inkomsten van GTS over minder punten moeten worden verdeeld. De netgebruikers op alle andere entry- en exitpunten betalen dus een hoger tarief om te compenseren voor de verdwenen inkomsten als gevolg van de gecontracteerde capaciteit op interconnectiepunt Julianadorp. De gebruikers van BBLC worden hiermee oneerlijk bevoordeeld ten opzichte van andere netgebruikers. GTS maakt namelijk nog steeds kosten om het transport van en naar de BBL-pijpleiding te faciliteren. De facto betalen andere netgebruikers de voor-noemde kosten voor het gastransport van en naar de fysieke locatie. De ACM ziet hierin een situatie van kruissubsidiëring. Randnummer 17 van dit besluit licht de door de ACM gehanteerde definitie van kruissubsidiëring nader toe.
8. In december 2018 heeft de ACM samen met representatieve organisaties, GTS en BBLC een overeenkomst gesloten in het kader van het codebesluit ter uitvoering van de NC TAR verordening<sup>2</sup>. In deze overeenkomst zijn partijen een tijdelijke compensatiemaatregel, een ITC, voor deze situatie overeengekomen. De ITC is in die overeenkomst vastgesteld op 25% van de omzet van BBLC en wordt door BBLC vergoed aan GTS. Dit bedrag dient om de gevolgen van het vervallen van de verplichting van het betalen van een tarief op het interconnectiepunt Julianadorp te verzachten. De partijen hebben zich er voor de duur van de overeenkomst van verzekerd dat, indien BBLC en GTS interconnectiepunt Julianadorp niet terug zouden brengen (wat tot op heden niet is gebeurd), er een redelijke, objectieve, transparant vast te stellen en non-discriminatoire financiële compensatie van toepassing is.
9. Met deze overeenkomst zijn de financiële gevolgen van de kruissubsidiëring tijdelijk gecompenseerd tot het einde van de looptijd van de overeenkomst, namelijk 31 december 2024. Voor de situatie na 1 januari 2025 zijn er geen afspraken overeengekomen.
10. In het kader van het besluit tot wijziging van het NC TAR-besluit dat de ACM op 25 april 2024 heeft gepubliceerd, heeft de ACM nogmaals met netgebruikers over de gevolgen van het administratief wegvallen van het interconnectiepunt Julianadorp. De ACM heeft hierbij geconcludeerd dat de situatie van ongeoorloofde kruissubsidiëring die is ontstaan in 2018 nog steeds bestaat. In het licht van deze conclusie heeft de ACM in oktober 2023 in een overeenkomst met netgebruikers afgesproken dat zij een nieuwe ITC aan BBLC zou opleggen. Met dit besluit geeft de ACM opvolging aan deze overeenkomst.

### 3 Gevolgde procedure

11. De ACM stelt op grond van artikel 12f van de Gaswet regelgeving vast voor de energiemarkt. Op grond van artikel 12c, tweede lid, van de Gaswet geeft de ACM hieraan uitvoering door ambtshalve wijziging van de Transportcode gas LNB.
12. Om een zorgvuldige besluitvorming te waarborgen heeft de ACM het voorstel op 30 augustus 2024 voor een periode van 12 weken ter inzage gelegd en gepubliceerd op haar internetpagina. De terinzagelegging is gemeld in de Staatscourant van 30 augustus 2024. Ook heeft de ACM zoals vermeld in artikel 12c het voorstel aan de gezamenlijke netbeheerders en de representatieve organisaties van netgebruikers verzonden.
13. De ACM is van mening dat het voorstel geen technische voorschriften bevat bedoeld in Richtlijn 2015/1535. Om die reden zijn de voorwaarden in dit besluit niet aan de Europese Commissie in ontwerp ter notificatie aangeboden.

### 4 Beoordeling

14. Netbeheerders van gas, zoals GTS, hebben een wettelijk monopolie. Om ervoor te zorgen dat hun afnemers niet te veel betalen, reguleert de ACM de tarieven die GTS hen in rekening mag brengen. Aangezien er geen entry- of exitpunt op Nederlandse bodem van het netwerk van BBLC meer is, reguleert de ACM niet de tarieven voor transport tussen de BBL-pijpleiding en het GTS netwerk. De ACM heeft wel de bevoegdheid hiertoe indien er een entry- of exitpunt zou zijn.
15. De ACM beschermt de belangen van netgebruikers door middels tariefregulering efficiënt netbeheer te stimuleren. De ACM stelt de tarieven voor GTS vast op basis van een referentieprijsmethodologie. De regulering dient te waarborgen dat netbeheerders non-discriminatoire tarieven hanteren welke kostenreflectief zijn. Verder dient de ACM kruissubsidiëring te voorkomen.<sup>3</sup> Ook bij

<sup>2</sup> Verordening 2017/460 netcode betreffende geharmoniseerde transmissietariefstructuren voor gas

<sup>3</sup> Artikel 41(6)(a) Richtlijn 2009/73 (Gasrichtlijn), artikel 12 e.v. Gaswet, artikel 13 Verordening 715/2009 (Gasverordening); nu artikel 17 Verordening (EU) 2024/1788, en hoofdstuk 2 van Verordening 2017/460 netcode betreffende geharmoniseerde transmissietariefstructuren voor gas (NC TAR Verordening)

het vervallen en vaststellen van entry- en exitpunten door GTS wordt rekening gehouden met deze principes.<sup>4</sup>

16. Door het administratief vervallen van een interconnectiepunt kunnen de in randnummer 15 genoemde principes niet meer via de referentieprijsmethodologie worden gerealiseerd. Er is immers geen interconnectiepunt waarop tarieven kunnen worden geheven. Indien het laten vervallen van een interconnectiepunt voor de netgebruikers van de betrokken entry-exitsystemen een situatie van kruissubsidiëring oplevert, dient de ACM vergoedingsmaatregelen tussen transmissiesysteembeheerders (ook zijnde interconnector-beheerders) te kunnen treffen om te zorgen dat de tarieven van transmissiesysteembeheerders in lijn zijn met de genoemde principes.<sup>5</sup> Deze mogelijkheid bestaat zowel in de codes al wel voor entry- en exitpunten die nu zouden komen te vervallen<sup>6</sup> als in Europese wetgeving wat betreft het vervallen van interconnectiepunten.<sup>7</sup>
17. Een uitgangspunt voor transporttarieven is dat gasnetgebruikers de kosten dragen die horen bij het faciliteren van hun gasnetgebruik. Dit wordt het kostenveroorzakingsprincipe genoemd.<sup>8</sup> De ACM beschermt het kostenveroorzakingsprincipe door kruissubsidiëring tegen te gaan. De ACM definieert kruissubsidiëring als een situatie waarin sommige netgebruikers meer betalen dan waar zij vanuit het kostenveroorzakingsprincipe voor zouden moeten betalen, omdat andere gebruikers minder betalen dan waar zij vanuit het kostenveroorzakingsprincipe voor zouden moeten betalen. Deze definitie wordt mede gehanteerd door ACER.<sup>9</sup> De kosten van GTS kunnen worden toegewezen aan de som van alle entry- en exitstromen. Net als alle andere gebruikers die entry- en exitstromen veroorzaken, zijn ook de gebruikers van BBL verantwoordelijk voor een gedeelte van de totale kosten die GTS moet maken. Doordat hier geen interconnectiepunt bestaat is de directe financiële bijdrage aan GTS nul, terwijl gebruikers van BBL wel gebruik maken van de diensten van GTS. Het verschil tussen de kosten waar de gebruikers van BBL vanuit het kostenveroorzakingsprincipe verantwoordelijk voor zijn (groter dan nul) en de directe financiële bijdrage aan GTS (nul) is kruissubsidiëring. Daarom stelt de ACM vast dat in deze situatie aan de bovengenoemde definitie van kruissubsidiëring wordt voldaan.
18. De situatie van kruissubsidiëring zoals in randnummer 7 omschreven, duurt nog voort. Door het verlopen van de overeenkomst zoals in randnummer 8 omschreven is er geen mechanisme meer dat de kruissubsidiëring compenseert. De ACM ziet de noodzaak voor een compensatie in en zal met dit besluit een vergoedingsmaatregel voor voornoemde situaties van kruissubsidiëring codificeren. Het agentschap voor de samenwerking tussen energieregulators (ACER) onderschrijft deze noodzaak.<sup>10</sup>
19. Vanuit het kostenveroorzakingsprincipe zou de bijdrage voor gebruik van het netwerk van GTS gelijk moeten zijn aan de kosten die door de gebruiker bij GTS veroorzaakt worden. De ACM is van mening dat het "postzegeltarief" van GTS hiervoor de beste inschattingmethode is.<sup>11</sup> De ACM verdeelt bij het postzegeltarief alle kosten van GTS naar rato van de hoeveelheid entry- en/of exitcapaciteit van een gebruiker. De ACM heeft de wettelijke taak om te waarborgen dat kostenverdelingsmechanismen binnen de tarieven voor netgebruikers op niet-discriminerende wijze worden vastgesteld.<sup>12</sup> Voorkomen moet worden dat afnemers verschillende tarieven betalen zonder dat daarvoor een objectieve rechtvaardiging bestaat.<sup>13</sup> In dit geval betalen BBL-gebruikers niets, terwijl zij wel gebruik maken van de diensten van GTS waarvoor de netgebruikers van GTS op alle andere entry- en exitpunten wel een tarief betalen. Dit verschil in behandeling tussen gebruikers die via de BBL-pijpleiding invoeden en gebruikers die via reguliere interconnectiepunten invoeden wijkt af van het postzegeltarief, wat een afwijking van het kostenveroorzakingsprincipe oplevert. De ACM kan afwijkingen van het kostenveroorzakingsbeginsel limitatief toestaan waar dit expliciet in de NC TAR verordening wordt genoemd.<sup>14</sup> De afwijking van het kostenveroorzakingsbeginsel door het vervallen interconnectiepunt heeft kruissubsidiëring als gevolg. Dit zorgt ervoor dat de ACM onvoldoende kan waarborgen dat de tarieven voor het GTS netwerk non-discriminatoir en kostenreflectief zijn vastgesteld. Dit valt niet onder een van de limitatief genoemde afwijkingen die expliciet in de verordening worden genoemd. Dit levert per definitie een ongeoorloofde vorm van

<sup>4</sup> Artikel 2.1.1a Transportcode gas LNB

<sup>5</sup> Zie ook: artikel 10, derde lid verordening 2017/460 netcode betreffende geharmoniseerde transmissietariefstructuren voor gas (NC TAR Verordening)

<sup>6</sup> Artikel 2.1.1a Transportcode gas LNB

<sup>7</sup> Artikel 17, vierde lid verordening 2024/1789

<sup>8</sup> Zie bijvoorbeeld de publicatie van de ACM over transporttarieven en elektriciteitsopslag van 30 maart 2023: Transporttarieven en elektriciteitsopslag | ACM.nl

<sup>9</sup> Agency Report Analysis of the Consultation Document on the Gas Transmission Tariff Structure for the Netherlands, Randnummer 69, 2024\_ACER\_Tariff\_analysis\_report\_Netherlands.pdf

<sup>10</sup> Agency Report Analysis of the Consultation Document on the Gas Transmission Tariff Structure for the Netherlands, Randnummer 73, 2024\_ACER\_Tariff\_analysis\_report\_Netherlands.pdf

<sup>11</sup> Artikel 3.4 Tarieencode Gas

<sup>12</sup> artikel 13 van Verordening (EG) nr. 715/2009, nu artikel 17 Verordening (EU) 2024/1788

<sup>13</sup> Artikel 7 NC TAR Verordening

<sup>14</sup> Artikel 9 en 16 NC TAR Verordening

- kruissubsidiëring op. De ACM heeft de taak om ongeoorloofde kruissubsidiëring te voorkomen en het kostenveroorzakingsprincipe te beschermen. De ACM geeft invulling aan deze taak door de mogelijkheid in dit geval een ITC te codificeren.
20. De optie van een ITC als vergoedingsmaatregel werd tijdens het sluiten van de overeenkomst in 2018 over de ITC door alle partijen gezien als redelijk, objectief, transparant vast te stellen en non-discriminatoire. De ACM is van mening dat een ITC ongeoorloofde kruissubsidiëring voorkomt en ook nog steeds een redelijk, objectief, transparant vast te stellen en non-discriminatoire instrument is voor de situatie waarin een interconnectiepunt vervalt of reeds vervallen is. Daarom stelt de ACM de vergoedingsmaatregel als een ITC vast.
  21. De ACM stelt de hoogte van de ITC vast op basis van wat zij een “fictief interconnectiepunt” noemt. De ACM berekent de ITC op basis van wat gebruikers van BBLC waarschijnlijk betaald zouden hebben als er nog wel een interconnectiepunt zou zijn geweest. Om dit te berekenen gaat de ACM uit van de gealloceerde volumes in kWh/uur op de BBL voor elk kwartaal in het kalenderjaar. Deze volumes worden vermenigvuldigd met het transmissietarief dat de ACM voor dat kwartaal voor transport op het netwerk van GTS heeft vastgesteld in het tarievenbesluit van het betreffende jaar. De ACM gaat uit van de allocaties omdat BBLC hiermee haar netwerk efficiënter kan opereren. Impliciet gaat de ACM er hierbij vanuit dat de netgebruikers voor hun capaciteit kwartaalproducten gekocht zouden hebben. Deze aanname is een noodzakelijke versimpeling van wat de daadwerkelijke boekingen zouden zijn geweest, omdat de ACM niet kan weten wat er exact gekocht zou zijn. Om te voorkomen dat partijen met korte termijn contracten onredelijk veel moeten betalen wordt de vergoeding bepaald naar rato van het aantal dagen waarop capaciteit wordt gealloceerd.
  22. De ACM kiest voor deze optie omdat, zonder de marktintegratie van de netwerken van BBLC en GTS, netgebruikers bij gerealiseerde gasstromen capaciteit zouden hebben moeten boeken bij GTS. Daarmee is dit de meest objectieve en transparante manier om de gemiste opbrengsten te benaderen. De ACM realiseert zich dat dit niet exact gelijk is aan de daadwerkelijk gemiste opbrengsten: het is onmogelijk om te weten hoe de gasstromen zouden zijn gelopen als interconnectiepunt Julianadorp nog wel had bestaan. Daarnaast is het ook onmogelijk om zeker te weten op basis van welke termijnproducten (jaar, kwartaal, maand, dag) gebruikers van BBLC capaciteit zouden hebben geboekt als interconnectiepunt Julianadorp nog bestond. De ACM erkent deze onzekerheden, maar is van mening dat dit wel de meest accurate benadering is die praktisch uitvoerbaar, transparant en non-discriminatoire is.
  23. De verplichting tot betaling van een ITC wordt bepaald over gealloceerde gasstromen die volgen uit de overeenkomsten tussen BBLC en haar gebruikers die zijn gesloten vanaf 1 oktober 2025. Hiermee heeft BBLC de tijd om haar voorwaarden aan te passen en te zorgen dat zij deze ITC door kan rekenen aan haar klanten. Het onderliggende doel van deze ITC is te zorgen dat de gebruikers van de BBL een eerlijk gedeelte van de kosten die GTS maakt meebetalen. Daarvoor is het noodzakelijk dat BBLC de kans krijgt om deze ITC te verhalen op haar gebruikers. Gegeven de gebruikelijke doorlooptijd van een wijziging van de voorwaarden acht de ACM een overgangperiode tot 1 oktober 2025 redelijk. BBLC is contractueel gebonden aan eerder gesloten contracten en kan deze niet wijzigen. Daarom acht de ACM het niet redelijk om de ITC te laten gelden voor reeds gesloten contracten.
  24. De ACM heeft voor de concrete invulling van de ITC een consultatiesessie georganiseerd en partijen uitgenodigd om ook schriftelijke bijdragen op te sturen. Deze sessie vond plaats voorafgaand aan publicatie van het ontwerpbesluit betreffende het vaststellen van een methode voor Inter-Transmission System Operator Compensation (ITC), toen de exacte berekeningsmethode nog niet vastgesteld was. Tijdens deze consultatie van BBLC en marktgebruikers is ook uitgebreid gesproken, op verzoek van BBLC, over de mogelijkheid om, bij het vaststellen van een ITC, rekening te houden met de kosten van BBLC. Hierbij werd het belang van BBL voor de leveringszekerheid, een belang dat de ACM onderschrijft, benadrukt. BBLC heeft enkele vaste kostenposten, terwijl haar opbrengsten onzeker zijn. Zeker met het verdwijnen van lange termijn capaciteitsboekingen op BBL zijn de inkomsten van BBLC in hoge mate afhankelijk van de prijsverschillen tussen Engeland en Nederland. Als de prijsverschillen hoger zijn dan de transportkosten kan BBLC capaciteit verkopen, als de prijsverschillen lager zijn dan de transportkosten zal BBLC geen capaciteit verkopen. De mate waarin BBLC invloed heeft op deze prijsverschillen is onzeker, maar ze kunnen deze prijsverschillen in ieder geval niet volledig bepalen. Hiermee zijn de opbrengsten voor BBLC onzeker.
  25. Al met al ziet BBLC een toekomst met relatief zekere kosten en onzekere opbrengsten. Een ITC zou nog additionele kosten toevoegen. Dit levert meer onzekerheden op voor de businesscase van BBLC, wat een bedreiging zou kunnen zijn voor de leveringszekerheid volgens BBLC. Om deze reden heeft BBLC beargumenteerd dat een ITC rekening zou moeten houden met de kosten van BBLC. Als de ACM rekening zou houden met de kosten van BBLC zou dat de businesscase van BBLC ten goede komen, wat weer in het belang is van het betrouwbaar en verantwoord functioneren van de gasvoorziening.
  26. De ACM gaat niet mee in die redenering. De ACM benadrukt hierbij het belang van het beginsel van non-discriminatie. Vrijwel elke marktpartij heeft te maken met onzekere rendementen. Dat

- bedrijfsrisico is inherent aan het zijn van een private marktpartij. BBLC is hierin niet fundamenteel anders dan andere partijen op de gasmarkt. Ook bijvoorbeeld gasproducenten of LNG-terminals en diens shippers zijn belangrijk voor de leveringszekerheid en hebben te maken met onzekere marges. Vanuit het beginsel van non-discriminatie acht de ACM het niet te verantwoorden om BBLC een uitzonderingspositie te geven en enkel bij haar rekening te houden met haar kosten
27. De ACM wijst het idee van rekening houden met de kosten van BBLC ook af op basis van de principes van objectiviteit, transparantie en kostenreflectiviteit. De ACM wil een ITC opleggen die zo objectief mogelijk de gemiste opbrengsten reflecteert. De kosten van BBLC zijn weliswaar een objectieve variabele, maar hebben niets te maken met de opbrengsten die GTS mist door het verdwijnen van interconnectiepunt Julianadorp. Daarmee zou het meenemen van deze kosten de maatregel minder objectief maken. De kosten van BBLC zijn niet openbaar, waarmee deze optie ook minder transparant zou zijn. Tot slot hebben de kosten van BBLC geen causaal verband met de kosten die GTS maakt om het transport van en naar BBL te faciliteren. Daarmee zou deze optie minder kostenreflectief zijn.
28. Al met al concludeert de ACM dat een ITC op basis van de gerealiseerde gasstromen de meest objectieve, transparante, kostenreflectieve en non-discriminatoire methode is om de bestaande situatie van ongeoorloofde kruissubsidiëring op een vervallen interconnectiepunt te verhelpen.

## 5 Reactie op ontvangen zienswijzen

### BBLC

29. De ACM heeft een zienswijze van BBLC ontvangen. Daarin stelt BBLC dat:
- het ontwerpbesluit buiten de materiële reikwijdte van de bevoegdheden van de ACM valt;
  - het ontwerpbesluit buiten de geografische reikwijdte van de ACM valt;
  - het ontwerpbesluit in strijd is met de privaatrechtelijke overeenkomst die BBLC met de ACM heeft gesloten;
  - het ontwerpbesluit niet duidelijk maakt wanneer er sprake zou zijn van ongeoorloofde kruissubsidiëring
  - ongeoorloofde kruissubsidiëring niet aanwezig is;
  - het ontwerpbesluit onvoldoende rekenschap geeft van het maatschappelijke belang van de BBL; en dat
  - het ontwerpbesluit een onjuiste methodologie hanteert voor het berekenen van een ITC en onvoldoende rekening houdt met de belangen van BBLC
- Tot slot heeft BBLC nog enkele opmerkingen gemaakt over wat zij onjuist of onduidelijk vindt in het ontwerpbesluit. De ACM gaat puntsgewijs in op deze zienswijze. Deze zienswijze heeft op verschillende punten geleid tot wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit.
30. Ten eerste beargumenteert BBLC dat het ontwerpbesluit buiten de materiële reikwijdte van de bevoegdheden van de ACM valt.<sup>15</sup> 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”. BBLC stelt dat een ITC echter geen tarief noch een voorwaarde is, omdat het geen verplichting is tussen de netbeheerder en de netgebruikers, maar een verplichting tussen netbeheerders onderling. Daarmee zou een ITC buiten de bevoegdheden van de ACM vallen.
31. De ACM is het met BBLC eens dat de ITC op zichzelf geen tarief is. Het vaststellen van tarieven voor de landelijk netbeheerder doet de ACM op basis van artikel 82 van de Gaswet, dit staat los van dit codewijzigingsbesluit. Uit artikel 12f van de Gaswet volgt dat de ACM waarborgt dat voorwaarden, de codes, worden vastgesteld op een wijze die consistent is met het principe van non-discriminatie en op een wijze die de kosten weerspiegelt. Hiermee dient de ACM te garanderen dat netgebruikers eerlijk en gelijkwaardig worden behandeld. Met het opleggen van een ITC zorgt de ACM er in deze situatie voor dat netgebruikers van GTS niet meer betalen dan wat zij qua kosten van GTS voor diens netwerk veroorzaken. Hierdoor kan de ACM aan haar taak om eerlijke tarieven te garanderen voldoen ondanks dat het interconnectiepunt is komen te vervallen.
32. In aanvulling op het argument van BBLC dat het ontwerpbesluit buiten de materiële reikwijdte van de bevoegdheden van de ACM valt, benoemt BBLC dat zij niet kan volgen hoe de door de ACM aangehaalde wetsartikelen, rondom de algemene doelstelling om kruissubsidiëring te voorkomen, zich verhouden tot de grondslag van het ontwerpbesluit.<sup>16</sup> Hierover merkt de ACM op dat het non-discriminatieprincipe, kostenreflectiviteit en het voorkomen van kruissubsidiëring algemene beginselen zijn in energiewetgeving, gebaseerd op Europese regelgeving. De ACM sluit met de codewijziging aan bij de intentie van de wetgever om kruissubsidiëring te voorkomen. Artikel 13 van verordening 715/2009 en artikel 17 van de verordening 2024/1788 als opvolger van dit artikel noemen beide dat de achterliggende methoden voor de berekening van de tarieven gericht dienen

<sup>15</sup> Hoofdstuk 3 zienswijze BBLC

<sup>16</sup> Zie onder 3.2 zienswijze BBLC

te zijn “op het vermijden van kruissubsidiëring”. Daarnaast is aan artikel 17 van verordening 2024/1788 een vierde lid toegevoegd, waarin wordt vastgelegd dat regulerende instanties de voorwaarde kunnen stellen dat een doeltreffend compensatiemechanisme wordt ingezet indien een interconnectiepunt wordt afgeschaft. Hieruit volgt de bevoegdheid van de ACM en dat het opleggen van een compensatiemechanisme een passend middel is bij het vervallen van interconnectiepunten. Verordening 2024/1788 is van toepassing vanaf 5 februari 2025 en daarmee het geldende juridische kader voor dit codebesluit. Het codebesluit zal immers van toepassing zijn op transportcontracten gesloten vanaf 1 oktober 2025, zie randnummer 23 en 56.

33. Ten tweede beargumenteert BBLC dat het ontwerpbesluit buiten de geografische reikwijdte van de bevoegdheid van de ACM valt.<sup>17</sup> BBLC stelt hiertoe dat de ACM enkel de boekbare entry/exitpunten op Nederlands grondgebied reguleert. Sinds het vervallen van Julianadorp is er geen interconnectiepunt meer op Nederlands grondgebied, dus zou dit ontwerpbesluit de geografische reikwijdte van de ACM te buiten gaan. Daarbij verwijst BBLC ook naar het tarievenbesluit GTS 2018 (genomen in 2017). Hier stelde de ACM “*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*”. Daarbij vraagt BBLC zich af waarom de ACM van dat standpunt is teruggekomen.
34. De ACM meent dat het nemen van het onderhavige codebesluit in haar geografische bevoegdheid ligt. De Gaswet is namelijk van toepassing op interconnectoren met derde landen, zoals BBL, vanaf het eerste connectiepunt tot en met de territoriale zee.<sup>18</sup> Daarnaast is het de Nederlandse landelijke netbeheerder GTS die kosten maakt om de BBL te faciliteren. De ACM heeft de wettelijke bevoegdheid en plicht om te waarborgen dat Nederlandse gebruikers van het landelijk gasnetwerk tarieven zonder kruissubsidiëring betalen.
35. De ACM heeft in het tarievenbesluit GTS in 2017 aangegeven dat zij daar geen bevoegdheid had om een ITC op te leggen. De ACM is nog steeds van mening dat zij in het kader van het tarievenbesluit geen verplichting voor het betalen van een ITC kan vaststellen. Vanwege het aflopen van de NC TAR-overeenkomst in 2024 heeft de ACM de effecten van het vervallen van het interconnectiepunt Julianadorp opnieuw geanalyseerd. De ACM constateert dat er binnen het huidige wettelijke kader wel de mogelijkheid is om middels een codewijziging een ITC vast te stellen. Zie voor de uitwerking hiervan randnummer 32.
36. Ten derde stelt BBLC dat het ontwerpbesluit in strijd zou zijn met de civielrechtelijke verplichtingen van de ACM en dat dit ontwerpbesluit in strijd zou zijn met het vertrouwensbeginsel.<sup>19</sup> BBLC stelt dat met de sectorovereenkomst enig geschil of enige onduidelijkheid over het vervallen van Julianadorp definitief afgedaan is. De afspraken zijn uitdrukkelijk gekoppeld aan een eenmalige gebeurtenis (het vervallen van Julianadorp). In de overeenkomst staat duidelijk dat de ITC enkel over de jaren 2021 tot en met 2024 van toepassing is. BBLC stelt dat hieruit vertrouwen is gewekt en een harde afspraak is gemaakt dat er na 2024 geen ITC zou gelden.
37. Het klopt dat de ITC van 2021 tot en met 2024 inderdaad tijdelijk was. Echter volgt hieruit niet dat er hierna nooit meer een ITC zou kunnen bestaan. De overeenkomst stelt dan ook nergens dat de ACM na 2024 nooit meer een ITC op zou kunnen leggen. Het vervallen van Julianadorp is inderdaad een eenmalige gebeurtenis, maar de daaruit volgende situatie van kruissubsidiëring is doorlopend. Voor de periode 2021 tot en met 2024 heeft de overeenkomst gezorgd voor redelijke, objectieve, transparant vastgestelde en non-discriminatoire financiële compensatie. Met dit besluit zorgt de ACM dat er ook na 2024 nog steeds sprake is van een redelijke, objectieve, transparant vastgestelde en non-discriminatoire financiële compensatie. De aard van deze overeenkomst staat niet in de weg van een compensatiemechanisme in de codes na 2024.
38. Ten vierde stelt BBLC dat het onduidelijk is wanneer er sprake is van ongeoorloofde kruissubsidiëring.<sup>20</sup> De ACM heeft volgens BBLC onvoldoende concreet gemaakt welk percentage kruissubsidiëring ongeoorloofd zou zijn, of aan de hand van welke toetsingsmaatstaven wordt bepaald of sprake is van ongeoorloofde kruissubsidiëring. Daarmee zou het ontwerpbesluit in strijd zijn met het rechtszekerheidsbeginsel, zorgvuldigheidsbeginsel en motiveringsbeginsel.
39. De ACM heeft, naar aanleiding van de zienswijze van BBLC, de definitie van kruissubsidiëring in randnummer 17 nader toegelicht. In haar beoordeling volgt de ACM de definitie van kruissubsidiëring die de Europese toezichthouder ACER hanteert: er is sprake van kruissubsidiëring als gebruikers van het entry-exit systeem tarieven betalen die niet overeenkomen met de kosten die zij voor het systeem veroorzaken.<sup>21</sup>
40. Ten vijfde beargumenteert BBLC dat de ACM onvoldoende kwantitatief heeft aangetoond dat er sprake is van kruissubsidiëring. Hierbij vraagt BBLC ook of de ACM bij de vaststelling van

<sup>17</sup> Hoofdstuk 4 zienswijze BBLC

<sup>18</sup> Artikel 1, derde lid, Gaswet

<sup>19</sup> Hoofdstuk 5 zienswijze BBLC

<sup>20</sup> Hoofdstuk 6 zienswijze BBLC

<sup>21</sup> Agency Report Analysis of the Consultation Document on the Gas Transmission Tariff Structure for the Netherlands, Randnummer 69, 2024\_ACER\_Tariff\_analysis\_report\_Netherlands.pdf

ongeoorloofde kruissubsidie doelt op de operationele kosten voor compressorstation Anna Paulowna, dat BBLC zelf beheert.<sup>22</sup>

41. De ACM benadrukt dat het in de praktijk onmogelijk is om alle kosten exact toe te rekenen aan individuele gebruikers van het netwerk van GTS. GTS maakt kosten om haar hele systeem in stand te houden. Om gas te transporteren moet GTS haar netwerk in stand houden, kwaliteitsconversie uitvoeren, administratieve taken uitvoeren, haar netwerk gebalanceerd houden, etcetera. Het valt onmogelijk exact te zeggen welk percentage van deze kosten door welke gasstroom van welke netgebruiker veroorzaakt wordt. Dat is ook waarom de ACM in haar NC TAR-besluit heeft gekozen voor een "postzegelmodel" waarin alle netgebruikers een tarief betalen naar rato van de hoeveelheid entry- en exitcapaciteit die zij hebben geboekt. Dit postzegelmodel beperkt de hoeveelheid kruissubsidie zo veel mogelijk. Wat in ieder geval niet ter discussie staat is dat het invoeden of afnemen van gas een zekere hoeveelheid kosten met zich meebrengt voor GTS. De shippers van de BBL voeden gas in en nemen gas af, en veroorzaken zo kosten voor GTS. De ACM doelt bij de vaststelling van ongeoorloofde kruissubsidie niet op de door BBLC gedragen kosten voor compressorstation Anna Paulowna. De ACM refereert hierbij naar de som van kosten voor GTS, waar de gebruikers van de BBL naar rato van hun gebruik verantwoordelijk voor zouden zijn als er nog een interconnectiepunt zou bestaan.
42. De ACM kan dus niet exact vaststellen hoeveel kosten toegerekend dienen te worden aan een individueel punt. Dat doet de ACM ook niet bij reguliere punten. De ACM hanteert het postzegelmodel, die de kosten zo goed en eerlijk mogelijk verdeelt onder alle gebruikers. Dit is een breed geaccepteerde methode om de kosten zo accuraat mogelijk te verdelen, en hiermee is het GTS-tarief de best beschikbare weerspiegeling van de kosten die entry- en exit in het GTS systeem veroorzaken.
43. Daarnaast boeken de shippers van de BBL geen capaciteit bij GTS vanwege het gebrek aan entry- of exitpunt met het netwerk van GTS. Zij betalen dus niet direct mee aan de kosten van GTS. Logischerwijs volgt hieruit dat er sprake is van kruissubsidiëring. GTS maakt kosten om de gasstromen van en naar de BBL mogelijk te maken, maar ontvangt geen inkomsten van de shippers van de BBL. Alle overige gebruikers (huishoudens, gasopslagen, gasproducenten, industrie, etcetera) moeten deze kosten dragen. Deze grote groep overige netgebruikers betaalt hierdoor teveel, omdat zij ook de kosten die de BBL-shippers veroorzaken moeten dragen. Verschillende brancheorganisaties en de Europese toezichthouder ACER onderschrijven dat hier sprake is van kruissubsidiëring.
44. Ten zesde stelt BBLC dat met het opleggen van een ITC de voordelen van het wegvallen van Juliandorp teniet zou worden gedaan in het belang van een kleine groep Nederlandse marktpartijen.<sup>23</sup> BBLC stelt dat vanuit het oogpunt van marktintegratie het van belang is dat interconnectie wordt gestimuleerd. Het invoeren van een ITC zou daarnaast de businesscase van BBLC verslechteren, en daarmee een risico zijn voor de gasvoorzieningszekerheid. Daarbij stipt BBLC ook aan dat als zij de ITC niet door kan berekenen aan haar klanten haar businesscase in gevaar wordt gebracht.
45. Ten eerste neemt de ACM afstand van het idee dat dit besluit zou worden genomen in het belang van een "kleine groep" Nederlandse marktpartijen. Het invoeren van een ITC wordt gesteund door representatieve organisaties die gezamenlijk vrijwel de gehele Nederlandse gasmarkt vertegenwoordigen. Blijkens de NC TAR-overeenkomst wordt het invoeren van een ITC gesteund door de Vereniging voor Energie, Milieu en Water, Vereniging Energie-Nederland, Element NL, Vereniging Gasopslag Nederland en Vereniging LNG shippers Nederland. Hiermee zijn de belangen zowel groot- als kleinverbruikers, de gasopslagen, gasproducenten en LNG-shippers allemaal in grote mate meegenomen in dit besluit.
46. De ACM erkent verder het belang van interconnectie, maar is niet van mening dat de BBL hier een unieke positie in heeft. Het Nederlandse netwerk is ook verbonden met Duitsland en België. Hier wordt een tarief gehanteerd. Daarnaast maakt de ACM met het onderhavige besluit marktintegratie niet ongedaan, maar zorgt enkel dat de juiste partijen de door hen veroorzaakte kosten dragen. Het voordeel van een lagere administratieve last voor netgebruikers blijft bestaan.
47. BBLC benadrukt ook de rol van de BBL in voorzienings- en leveringszekerheid. De ACM erkent dat de BBL een significante bijdrage levert aan de voorzienings- en leveringszekerheid van Nederland en daardoor maatschappelijke baten voor Nederland heeft. Echter is BBLC ook hierin niet uniek. Zo hebben bovengenoemde landen een significante rol in de leveringszekerheid in Nederland (gespeeld). Ook bijvoorbeeld de gasproducenten in Nederland hebben die rol: als de gasproducenten in Nederland zouden stoppen zou dat een grote bedreiging voor de voorzieningszekerheid zijn, omdat er dan significant minder gas wordt ingevoerd. Het hebben van een maatschappelijk nuttige rol is geen argument om niet bij te dragen aan de kosten van GTS.
48. De tarieven dienen de *kosten voor GTS* te dekken. Europese wetgeving staat specifieke kortingen voor opslagen en LNG-terminals toe, maar verder niet. Sterker nog, Europese en nationale

<sup>22</sup> Hoofdstuk 7 zienswijze BBLC

<sup>23</sup> Hoofdstuk 8 zienswijze BBLC

wetgeving benadrukken het belang van non-discriminatie. Het is niet toegestaan om individuele partijen te bevoordelen. Als shippers via de BBL geen tarief én geen ITC zouden betalen zouden zij bevoordeeld worden.

49. Om tegemoet te komen aan de zorgen van BBLC rondom het doorrekenen van de kosten van de ITC aan haar shippers besluit de ACM om een overgangstermijn in te voeren die BBLC de tijd geeft om haar voorwaarden aan te passen. Dit ligt de ACM verder toe in randnummer 54.
50. Ten zevende beargumenteert BBLC dat de ITC op een verkeerde manier vastgesteld is.<sup>24</sup> Principieel vindt BBLC de keuze voor een fictief entry-/exitpunt onjuist. Het is zeer de vraag of er sprake is van kruissubsidiëring en als dat het geval zou zijn zou die niet zo hoog zijn als het totaal aan misgelopen entry-/exittarieven. Secundair heeft BBLC drie concrete bezwaren tegen de exacte invulling van het fictieve interconnectiepunt.
51. In reactie op de stelling van BBLC dat hier geen sprake zou zijn van kruissubsidiëring verwijst de ACM naar randnummer 17. De ACM heeft haar motivering rondom het vaststellen van kruissubsidiëring aangevuld naar aanleiding van de zienswijze van BBLC. In reactie op de mening dat de ACM rekening zou moeten houden met de voordelen van de BBL verwijst de ACM naar randnummer 47.
52. Het eerste bezwaar van BBLC tegen de exacte invulling is dat de ACM in haar ontwerpbesluit heeft gekozen om de ITC te baseren op de fysieke gasstromen. De ACM volgt de argumenten van BBLC en besluit om de ITC te baseren op de gealloceerde gasstromen. BBLC overtuigt de ACM dat een ITC op basis van fysieke gasstromen zou kunnen leiden tot inefficiënt en suboptimaal gebruik van haar compressoren, en ook congestie zou kunnen verergeren. De ACM moedigt het efficiënt gebruiken van compressoren aan en acht het onwenselijk als een ITC dat zou ontmoedigen. In navolging van de zienswijze van BBLC besluit de ACM daarom om de ITC te baseren op de gealloceerde gasstromen.
53. Het tweede bezwaar van BBLC betreft de keuze voor een ITC op basis van het dagtarief van GTS. De ACM besluit om in plaats daarvan te kiezen voor de kwartaalprijs. BBLC beargumenteert overtuigend dat een dagtarief niet aansluit bij de praktijk van de boekingen van shippers. Een dagtarief is niet representatief voor hoe gebruikers normaliter gebruik maken van de BBL. De ACM besluit daarom om de ITC te baseren op de prijs van de betreffende kwartaalproducten in plaats van de dagproducten.
54. Ten derde stelt BBLC dat de huidige invulling van de ITC onvoldoende ruimte voor BBLC biedt om de ITC door te berekenen aan haar shippers. Daarmee zou dit haar bedrijfsvoering in de kern aantasten. De ACM kan dit argument goed volgen en besluit daarom om een overgangstermijn in te voeren. Zonder wijziging van het ontwerpbesluit zou BBLC per direct kosten moeten betalen die zij nog niet door kan berekenen aan haar gebruikers. Dat zou een onredelijke aantasting van de bedrijfsvoering van BBLC betekenen. BBLC dient de tijd te krijgen om de ITC te verwerken in haar voorwaarden. Daarom besluit de ACM dat de ITC geldt voor contracten gesloten vanaf 1 oktober 2025. Hiermee heeft BBLC voldoende tijd om dit in haar voorwaarden te verwerken. Zie hiervoor randnummer 23.
55. Tot slot heeft BBLC nog punten uit het besluit aangestipt die wat haar betreft onjuist of onduidelijk zijn.<sup>25</sup> Punten 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11 en 13 heeft de ACM verwerkt in het definitieve besluit. Punt 3, 12 en 15 zijn niet langer relevant door aanpassingen in het definitieve besluit. Punten 1, 2, 10, 14 en 16 neemt de ACM ter kennisgeving aan.

### Energy Traders Europe

56. De ACM heeft ook een zienswijze ontvangen van Energy Traders Europe (hierna: ETE). Hierin stelt ETE de vraag of de nieuwe ITC impact zal hebben op de tarieven die BBL zal hanteren, wat volgens ETE het netwerkgebruik kan verkleinen. Uiteindelijk zou dat de financiële positie van zowel BBLC als GTS kunnen schaden. Daarnaast vraagt ETE zich af waarom gekozen is voor een complexere ITC dan waar sprake van was bij de vorige NC TAR-overeenkomst. Tot slot stelt ETE dat een ITC de voorspelbaarheid van de tarieven kan verkleinen.
57. De ACM bevestigt dat de ITC impact kan hebben op de tarieven die BBLC hanteert. De ACM gaat ervan uit dat BBLC de kosten van de ITC door zal rekenen aan haar klanten. Net als de tarieven op bijvoorbeeld de grenspunten met Duitsland en België valt te verwachten dat ook dit impact kan hebben op de gasstromen. De ACM is van mening dat dit acceptabel is zolang deze tarieven reflectief zijn voor een benadering van de kosten die deze gasstromen veroorzaken. De ACM acht het postzegeltarief representatief op de grenspunten, en dus ook voor BBL. Hierbij benadrukt de ACM dat hier sprake is van kosten die hoe dan ook door een partij betaald moeten worden. Als gebruikers van de BBL niet meebetalen aan de kosten zullen de kosten voor netgebruikers op andere punten juist stijgen.
58. De ITC wordt vastgesteld op basis van gealloceerde capaciteit omdat dit een accuratere benade-

<sup>24</sup> Hoofdstuk 9 zienswijze BBLC

<sup>25</sup> Zie bijlage zienswijze BBLC

ring van de kosten waar de gebruikers van BBL verantwoordelijk voor zijn is dan een percentage. Het percentage van de omzet, zoals hoe de vorige ITC was opgebouwd, was het resultaat van een onderhandeling tussen de contractspartijen van de NC TAR-overeenkomst.

59. ETE merkt op dat het nieuwe systeem meer lijkt op een situatie met een interconnectiepunt. ETE geeft aan te waarderen dat de ITC het verlies aan inkomsten voor GTS op Julianadorp weerspiegelt, maar merkt op dat het haaks staat met het onderliggende doel van het integratieproces. Daarover vraagt ETE zich af of het niet prudenter is om het interconnectiepunt Julianadorp te herstellen. In reactie daarop merkt de ACM op dat de nu voorgestelde situatie nog steeds voordelen voor marktgebruikers biedt ten opzichte van het opnieuw vaststellen van een interconnectiepunt. De administratieve lasten werden verkleind door de integratie van de marktgebieden, dat blijft nog steeds het geval. Ook de voordelen voor de balanceringskosten blijven bestaan.
60. Tot slot benadrukt ETE het belang van stabiliteit en voorspelbaarheid. Zij benadrukken hierbij dat de ITC in ieder geval niet met terugwerkende kracht de tarieven die zij betalen zou moeten beïnvloeden. De ACM is het eens met ETE dat stabiliteit en voorspelbaarheid inderdaad van belang zijn. De GTS tarieven zijn weliswaar niet volledig voorspelbaar, maar de ACM acht een vergoeding op basis van de GTS tarieven het meest accuraat. Mede met het oog op voorspelbaarheid heeft de ACM wel besloten om een overgangperiode in te voeren. De ACM acht het niet redelijk om de kosten voor handelaren met terugwerkende kracht aan te passen. Op deze manier weten de handelaren waar ze aan toe zijn en worden ze niet voor verrassingen gesteld.