

MARITUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Jørgen Keiserud

Transport og kortsiktig salg
av gass i Nederland –
nettoperatørens
tilrettelegging

Transport og kortsiktig salg av gass i
Nederland - nettoperatorens tilrettelegging

Jørgen Keiserud

Transport og kortsiktig salg
av gass i Nederland –
nettoperatorens
tilrettelegging



Marlus nr. 358

Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

ISSN: 0332-7868 © Sjørettsfondet, 2007
Universitetet i Oslo
Postboks 6706 St. Olavs plass
N-0130 Oslo

Besøksadresse: Karl Johans gate 47

Telefon: 22 85 97 48
Telefaks: 22 85 97 50
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Professor dr. juris Trine-Lise Wilhelmsen

Trykk: Lobo media

Forord

Denne avhandlingen ble skrevet mens jeg var ansatt som vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett, Avdeling for petroleums- og energirett 2005-2006. Avhandlingen publiseres i det vesentlige slik den ble innlevert til sensur. Enkelte tilpasninger og oppdateringer har imidlertid vært påkrevd.

Først vil jeg takke Nordisk institutt for sjørett, Avdeling for petroleums- og energirett, samt Senter for Europarett. Alle ansatte har sørget for et meget hyggelig og lærerikt år. En særlig takk går til min veileder, Sondre Dyrland, som hele tiden har vært i møtekommende og kommet med uvurderlige synspunkter og kommentarer. Professor Ulf Hammer har også kommet med viktig innspill under hele skriveprosessen. Jeg vil også rette en takk til Ørjan Madsen og Natasja Dewaele (Hydro), Jan Klaver (GTS), Mark Starmans (APX) som har svart på mine utallige spørsmål rundt funksjonen av det nederlandske gassnettverket. Anne-Lise Rolland har vært behjelpelig med oversettelse. Til slutt vil jeg takke min familie for støtte, samt faglige innspill og korrekturlesning under innspurten av arbeidet.

Oslo, desember 2007

Jørgen Keiserud

Innholdsfortegnelse

FORORD	I
--------------	---

DEL I INNLEDNING OG OVERSIKT OVER DET NEDERLANDSKE GASSMARKEDET OG GASSTRANSPORTSYSTEMET

1	INNLEDNING.....	2
1.1	Avhandlingens tema og formål.....	2
1.2	Det nederlandske gassystemet	5
1.2.1	Gassmarkedet	5
1.2.2	Gasstransportsystemet	7
1.2.3	Gassalgssystemet – Title Transfer Facility	10
1.2.4	Gassoperatøren	12
1.3	Kilder.....	13
1.3.1	Generelt	13
1.3.2	Den nederlandske gassloven og gassforskriften	14
1.3.3	Transportavtalen	15
1.3.4	Gassalgssavtalen	17
1.4	Aktører og begrepsbruk.....	18
1.5	Den videre fremstilling og avgrensning	20

DEL II HOVEDTREKK VED ORGANISERINGEN AV DET NEDERLANDSKE GASSTRANSPORTSYSTEMET

2	INNLEDNING.....	24
3	TRANSPORTTJENESTEN – ENTRY-EXIT SYSTEM	25
4	TILGANG TIL TRANSPORTTJENESTEN.....	27
4.1	Generelt	27
4.2	Skiperlisens	28
4.3	Kapasitet for levering og avtak i gasstransportsystemet	32
4.3.1	Generelt	32
4.3.2	Erverv og omsetning av transportkapasitet	33
4.3.3	Kapasitetsrettighetenes nærmere innhold	36
4.3.4	Andre transportrelaterte tjenester	39
4.3.5	Kort om tariffreguleringen	41

4.4	Melding til operatøren om gasstransport – nominasjonsprosedyre	45
4.4.1	Generelt.....	45
4.4.2	Nominasjon til operatøren om ønsket transport av gass	46
4.4.3	Operatørens matching og bekreftelse av skipers melding.....	49
4.5	Levering og avtak av gass – krav til gassens kvalitet..	52
5	BALANSE I TRANSPORTSYSTEMET	55
5.1	Generelt	55
5.2	Fysisk balansering av transportsystemet	57
5.3	Balanse mellom entry- og exit-gass.....	59
5.4	Toleransegrenser som fleksibilitetstjeneste.....	60
5.4.1	Innledning.....	60
5.4.2	Toleranse for avvik i løpet av en eller flere gasstimer (« <i>hourly and cumulative tolerance</i> »)	61
5.4.3	Toleranse for avvik i løpet av en dag (« <i>daily margin</i> »)	64
5.4.4	Utvidelse av toleransegrenser – Combiflex	65
5.4.5	Omsetning av toleransegrenser	68
5.5	Øvrige fleksibilitetstjenester.....	69
5.5.1	Innledning.....	69
5.5.2	Online balancing	69
5.5.3	APX som balanseringsverktøy.....	71
5.6	Følger av ubalanse mellom skipers entry- og exit-gass.....	72
5.6.1	Innledning.....	72
5.6.2	Avvik mellom entry- og exit-gass i løpet av en time ...	75
5.6.3	Avvik mellom samlet entry- og exit-gass i løpet av en dag.....	77
5.6.4	Avvik mellom daglig entry- og exit-gass	79
6	SVIKT I TRANSPORTTJENESTEN	80
6.1	Generelt	80
6.2	Manglende oppfyllelse av skipers nominasjon	81
6.3	Levering av gass på exit-punkt med feil kvalitet	86
6.4	Ansvarsbegrensninger	89
6.5	Force majeure som fritaksgrunn	91
6.5.1	Innledning.....	91

6.5.2	Force majeure-vilkårene.....	92
6.5.3	Force majeure-virkningene	95

DEL III KJØP OG SALG AV GASS – GASSALGSTJENESTEN TITLE TRANSFER FACILITY

7	INNLEDNING.....	100
8	TILGANG TIL GASSALGSTJENESTEN.....	104
8.1	Generelt.....	104
8.2	Tillatelse til bruk av TTF-systemet.....	104
8.3	Bilateralt gassalg på TTF.....	106
8.3.1	Gassalgskontrakten	106
8.3.2	Inngåelse av gassalgskontrakten.....	110
8.3.3	Oppfyllelse av gassalgskontrakten.....	111
8.4	Tariffbestemmelser for TTF.....	122
8.5	Gassalg gjennom børser.....	123
8.5.1	Kort om APX	123
8.5.2	Inngåelse av gassalgssavtaler gjennom APX.....	124
8.5.3	Oppfyllelse av gassalg gjennom APX.....	126
9	SVIKT I GASSALGSTJENESTEN	128
9.1	Generelt.....	128
9.2	Manglende oppfyllelse av brukers nominasjon.....	129
9.3	Svikt i balanseringstjenesten	130
9.4	Virkning for avtalen mellom kjøper og selger	131
10	AVSLUTNING.....	133
	KILDER	136

Del I
Innledning og oversikt over det
nederlandske gassmarkedet og
gasstransportsystemet

1 Innledning

1.1 Avhandlingens tema og formål

Temaet for denne avhandlingen er nettoperatorens tilrettelegging for transport og kortsiktig salg av gass i det nederlandske gassnettverket. På bakgrunn av dette nettverkets oppbygging og organisering har den nederlandske nettoperatoren flere oppgaver og funksjoner utover de tradisjonelle operatørtjenestene. I avhandlingen tar jeg sikte på å belyse særlig to særtrekk ved organiseringen av det nederlandske gassnettverket og operatorens rolle i den sammenheng. Før det første vil jeg redegjøre for organiseringen av det fysiske gasstransportsystemet, det såkalte entry-exit systemet, hvor gasstransport er knyttet opp mot kapasitetsrettigheter. For det andre vil jeg redegjøre for organiseringen av gassalgssystemet, det såkalte Title Transfer Facility-systemet. Sistnevnte system tilrettelegger for at bruker ikke er forpliktet til å ha både kapasitetsrettigheter for inn- og uttak av fysisk gass i systemet.

Den viktigste energikilden for husholdninger og industribasert virksomhet i Nederland er gass som delvis produseres i Nederland (særlig fra Groningen-feltet) og delvis importeres fra utlandet.¹ Det foreligger på denne bakgrunn et omfattende gassrørledningsnettverk i Nederland, både nasjonalt og lokalt.² Det nasjonale

¹ *Correljé* s. 14 og 58 flg.

² I Nederland benyttes ikke betegnelsen oppstrøms og nedstrøms gassrørledningsnett ettersom innenlandsproduksjon i hovedsak er landbasert. Produksjonsfeltene er slikt sett nært tilnyttet brukermarkedet, dvs. nedstrømsmarkedet. Det nasjonale gassnettverket benevnes i stedet for høytrykksnettverket, mens det lokale (til sluttbrukere) omtales som lavtrykksnettverket ifølge Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services. Betegnelsene oppstrøms- og nedstrømsparter blir likevel benyttet, se TSC Appendix 5 punkt 2.1 og punkt 4.4 nedenfor. I

nettverket eies av et heleid statlig selskap, N.V. Nederlandse Gasunie (Gasunie).³ Selve driften av gassnettverket er imidlertid satt bort til Gas Transport Services B.V. (GTS), som fungerer som gassoperatør.⁴ GTS er et datterselskap av Gasunie.⁵

I Nederland omsettes gass først og fremst gjennom kortsiktige gassalgsavtaler mellom produsentene og leverandørene av gass til husholdninger og industrien. Gasstransaksjonene gjennomføres i praksis ved hjelp av et system i høytrykksnettverket, det såkalte Title Transfer Facility-systemet.⁶ I denne forbindelse spiller den nederlandske gassoperatøren en sentral og viktig rolle.

I avhandlingen skal jeg belyse det nederlandske gassnettverkets funksjon, med hovedvekt på gassoperatørens tilrettelegging for transport og omsetning av gass i Nederland. For å oppnå dette formålet er det etter mitt syn først nødvendig å redegjøre nærmere for hovedtrekkene ved organiseringen av selve gasstransport-systemet, jf. del II nedenfor. Deretter vil jeg behandle gjennomføringen av gasstransaksjonene i del III.

Relevansen av et slikt tema hviler, fra et norsk ståsted, på flere forhold: For det første utgjør kunnskap og viten om det nederlandske gassmarkedet og gasstransportsystemet et viktig utgangs-

avhandlingen bruker jeg i stor grad benevnelsen «gassnettverket» om det nasjonale gassnettverket. Det lokale gassnettverket går jeg ikke nærmere inn på, jf. avgrensningen mot salg til sluttbrukere i punkt 1.5 nedenfor.

³ Fra og med 1. januar 2005, se blant annet *Roggenkamp* s. 211 og <http://www.nvnederlandsegasunie.nl/en/board.htm>.

⁴ Den nederlandske gasslov av 22. juni 2000 artikkel 2 første avsnitt gir eieren av gassnettverket, dvs. Gasunie, rett til å utnevne en gassoperatør. GTS som selskap ble opprettet 2. juli 2004, jf. <http://www.gastransportservices.com/>.

⁵ Forholdet mellom disse selskapene er omtalt nærmere i punkt 1.2.3 nedenfor.

⁶ Mer om dette systemet i punkt 1.2.3 og del III nedenfor. Noe salg skjer direkte til sluttbrukere, men dette avgrenser jeg mot, jf. punkt 1.5 nedenfor.

punkt for en optimalisering av verdien av norskprodusert gass som blir eksportert til det europeiske kontinentet.⁷ Nederland representerer, sammen med blant annet Belgia og Tyskland, en inngangsport til de øvrige europeiske statene. I tillegg vil norske produsenter gjennom gassrørledningsforbindelsen mellom Storbritannia og Nederland (BBL-interconnector) kunne få tilgang til det britiske gassmarkedet utover dagens direkte eksport til Storbritannia.⁸ I november 2007 undertegnet også Gasunie en avtale om å gå inn i Nord Stream-prosjektet, dvs. gassrørledningen som skal bygges fra Vyborg i Russland til Greifswald i Tyskland.⁹

For det andre kan det nederlandske gassnettverkets oppbygging fungere som en inspirasjonskilde i forhold til transport og omsetning av gass på norsk sokkel. Et viktig trekk ved det nederlandske gassmarkedet er som nevnt at gassoperatøren deltar aktivt ved omsetningen av gass. Dette forekommer ikke i det norske oppstrøms gassrørledningsnett hvor Gassco har ansvaret for transport av gassen. I forbindelse med videre utbygging av den norske infrastrukturen for transport og salg av gass til Europa, er det grunn til å tro at det kan bli økt fokus på gassoperatørens rolle i forbindelse med gjennomføring av gassalg. Ved større bruk av kortsiktige gassalgskontrakter aktualiseres synspunktet ytterligere.

Videre er det mye som taler for at Stortinget innen overskuelig fremtid vil vedta en utbygging av et nasjonalt nedstrøms gassrørledningsnett.¹⁰ I den forbindelse vil det være av interesse å ha kunn-

⁷ I 2006 ble ca. 82,5 mrd. Sm³ (standard kubikkmeter) eksportert til det europeiske kontinentet, jf. *Fakta* s. 47.

⁸ BBL-forbindelsen var operativ fra 1. desember 2006 og har en transportkapasitet på 16 mrd. m³ per år, se <http://www.bblcompany.com/>.

⁹ Se <http://www.gasunie.com>.

¹⁰ Stortinget har uttalt at det «er ... bred politisk enighet om å satse på å øke den innenlandske bruken av gass. Det innebærer at det må bygges opp en infrastruktur for transmisjon, distribusjon, forsyning og lagring av gass. Vi

skap om hvordan de europeiske gassmarkedene er organisert og hva slags rolle gassoperatøren har.¹¹

1.2 Det nederlandske gassystemet

1.2.1 Gassmarkedet

Før jeg behandler nærmere organiseringen av det nederlandske gastransport- og gassalgssystemet, kan det være hensiktsmessig å undersøke hvordan gassmarkedet i Nederland har utviklet seg. Det første gassfunnet ble gjort i byen Coevorden i 1948. I 1959 oppdaget videre Shell og nåværende Exxon, under navnet Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. (NAM), et stort gassfelt i Groningen.¹² Da de nederlandske myndighetene innså at dette feltet inneholdt enorme mengder gass (estimert til 1900 mrd. m³ i 1967), ble regimet for produksjon, transport og levering av naturlig gass endret i Nederland.¹³

Bakgrunnen for endringen var en tanke om at de nasjonale gassreservene skulle komme hele det nederlandske samfunnet til gode. Endringen skulle også muliggjøre en sikker og vedvarende

kan da få en ny ledningsbunden infrastruktur for energitransport i tillegg til elektrisitetsnettet og til dels fjernvarmenettet», se St.mld. nr. 9 (2002-2003) punkt 9.1.

¹¹ Det nederlandske Title Transfer Facility-systemet og det britiske National Balancing Point er de to gassnettorganiseringene som særlig legger forholdene til rette for kortsiktige gassalg. Se *Hegna* s. 98 flg. om det britiske gassalgssystemet.

¹² Nærmere bestemt i byen Slochteren i Groningen-provinsen, nordøst i Nederland, se *Correljé* s. 26. Feltet ble også i begynnelsen kalt Slochteren-gassfeltet.

¹³ Jf. *Neef* s. 245. Dette nye regimet ble utformet av Finansminister de Pous i 1962 i den såkalte *Nota de Pous*, se Ministerie van Economische Zaken (MEZ – 1962) *Nota inzake het aardgas (Kammerstukken II, 1961-1962, nr. 6767)*.

gasslevering fra nederlandske gassfelt.¹⁴ Dette nye regimet ble kalt «Gasgebouw», dvs. «gassoppbygging», og innebar for det første at det ble opprettet et interessentselskap, *Maatschap* for å ivareta den nederlandske statens interesser. NAM og den nederlandske stat var aksjeeiere i selskapet med en aksjefordeling på henholdsvis 60 % og 40 %. Selskapets fremste oppgave var å koordinere produksjonen og salget av gass. På denne måten fikk den nederlandske stat en mulighet til å påvirke produksjonen fra Groningen-feltet slik at det nederlandske samfunnets energibehov ble tilfredsstilt.

Videre var NAM, gjennom sin konsesjon til gassutvinning på det nederlandske territorium, pålagt å selge all gass fra Groningen-feltet til Gasunie. Selskapet Gasunie ble opprettet i 1963 som et aksjeselskap hvor den nederlandske stat var hovedaksjonær.¹⁵ Selskapene NAM, Gasunie og *Maatschap* ble på denne bakgrunn pilarene i det nevnte «Gasgebouw»-regimet, slik at både hensynene til offentlige og kommersielle interesser skulle bli ivaretatt ved utnyttelsen av Groningen-feltet.

Groningen-feltet inneholder i all hovedsak gass med lav brennverdi («low calorific gas» eller L-gass).¹⁶ Dette er forholdsvis spesielt, ettersom de fleste andre felt (i Europa) inneholder det motsatte, nemlig gass med høy brennverdi («high calorific gas» eller H-gass). I Nederland brukes H-gass av større forbrukere, storindustrien m.v., mens L-gass benyttes av vanlige husholdninger og mindre bedrifter.¹⁷ Det nederlandske gassnettverket består derfor av

¹⁴ Jf. *Neef* s. 245.

¹⁵ Staten hadde 40 % av aksjene, *Maatschap* 10 %, mens Shell og Exxon hadde 25 % av aksjene hver, se *Neef* s. 246. Gasunie ble således gitt en nøkkelrolle i kjøps-, transport- og salgsprosessen.

¹⁶ Gassens brennverdi vil si hvilken varme gassen avgir under visse forutsetninger, se *Brautaset* s. 168-169.

¹⁷ Se *Neef* s. 246. Groningen-feltet er av vital betydning for store deler av det nederlandske samfunnet. Feltet står for nesten 50% av den totale

forskjellige og parallelle rørledningssett, ett for H-gass og ett for L-gass.¹⁸

I dag er nesten halve Groningen-feltet utvunnet.¹⁹ Den nederlandske stat står således overfor et fremtidig gassbehov, særlig av L-gass, som synes å måtte bli dekket gjennom import. Dette kan enten gjøres gjennom import av ren L-gass eller av H-gass som konverteres til L-gass ved hjelp av den kvalitetskonversjon som gassoperatøren tilbyr til brukerne av systemet.²⁰

1.2.2 Gasstransportsystemet

Organiseringen av det nederlandske gasstransportsystemet, både administrativt og i praksis, må sees i lys av EUs sekundærlovgivning på området. Utviklingen innenfor den europeiske gasssektoren, både når det gjelder den økte etterspørselen og de strengere kravene til leveringssikkerhet, har synliggjort Europas behov for et vel-fungerende gassmarked. På denne bakgrunn har EU i stadig større grad rettet oppmerksomheten mot de ulike europeiske gassmarkeder og vedtatt en rekke gassrelaterte direktiver.

I 1998 vedtok EU det såkalte gassmarkedsdirektiv I.²¹ I hovedsak pålegger direktivet medlemsstatene om å åpne for konkurranse i de

nederlandske gassproduksjonen, se *Oil and Gas in the Netherlands – Exploration and Production 2002*, Ministry of Economic Affairs, The Hague, May 2003, side 67.

¹⁸ Se informasjonsbrosjyre fra GTS av 17. januar 2005, «Open Season», for en oversikt over systemet. Denne er tilgjengelig på <http://www.gastransportservices.com/>. Disse systemene fungerer parallelt og er tilkoblet hverandre ved hjelp av 9 «blending stations» og tre «nitrogen injection plants». Slike stasjoner sikrer en omforming fra H-gass til L-gass, men ikke den motsatte veien.

¹⁹ *Van Beuge* s. 353. Artikkelen ble publisert januar 2004.

²⁰ Mer om kvalitetskonversjon i punkt 4.5 nedenfor.

²¹ «Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/30/EF af 22. juni 1998 om fælles regler for det indre marked for naturgass».

nasjonale gassmarkedene. Dette er kommet til uttrykk i direktivets krav om at statene innfører en ordning med tredjepartsadgang til gassrørledninger og annen infrastruktur.²² Dette kravet innebærer blant annet at det må opprettes et rørledningsselskap med plikt til å transportere gass for andre.²³ EUs arbeid med å effektivisere og åpne gassmarkedene i Europa har videre blitt intensivert gjennom EUs vedtakelse av gassmarkedsdirektiv II.²⁴ Dette erstatter gassmarkedsdirektiv I og fristen for å gjennomføre direktivet i den nasjonale lovgivningen til medlemsstatene i EU var 1. juli 2004.²⁵

I den forbindelse kan nevnes at direktivene er blitt implementert på forskjellig vis i de europeiske landene og at det kunne ha vært hensiktsmessig med et overordnet organ som sørger for parallelle og samsvarende reguleringer. Jeg går ikke nærmere inn på dette i avhandlingen.

Direktivenes innvirkning på den administrative delen av det nederlandske transportsystemet, er særlig kommet til uttrykk i de selskapsrettslige endringene som ble gjennomført i Gasunie i 2005. Selskapets monopolsituasjon som hovedansvarlig for transport av gass i Nederland, samt retten å kjøpe all gass fra Groningen-feltet, var ikke forenelig med direktivets innhold.

Som ledd i gjennomføringen av gassmarkedsdirektiv I ble det i 2002 startet forhandlinger mellom aksjeeierne i Gasunie. Det var særlig Gasunies stilling som transportselskap som var gjenstand for forhandlingene. Resultatet ble en deling av Gasunie, slik at den nederlandske stat for det første tok over all transportrelatert virk-

²² Jf. direktivets artikkel 14 flg.

²³ Se *Moen/Dyrland* s.15

²⁴ «Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/55/EF af 26. juni 2003 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 98/30/EF».

²⁵ Direktiv 2003/55/EF artikkel 33.

somhet under navnet N.V. Nederlandse Gasunie.²⁶ For det andre skulle Shell og Exxon, sammen med staten, forestå den kommersielle handelsvirksomheten under navnet Gasunie Trade & Supply.²⁷ Delingen fant sted 1. juli 2005.

Gassmarkedsdirektivet har hatt betydning for hvordan det nederlandske gasstransportsystemet fysisk er utformet. Gasstransportsystemet er organisert gjennom et såkalt *entry-exit* system, herunder gassalgssystemet Title Transfer Facility, fra januar 2003. Systemene ble innført etter pålegg fra det nederlandske energitilsynet.²⁸ Endringen har blitt omtalt som starten på det fullt ut liberaliserte gassmarkedet i Nederland. Frem til dette tidspunktet ble gass transport mellom fysiske entry- og exit-punkt. All gass som en bruker satte inn i systemet måtte også bli tatt ut systemet av denne brukeren.

Nå er imidlertid systemet ordnet slik at inn- og uttak av gass er betinget av kapasitetsrettigheter på de ulike entry- og exit-punktene. Det er ikke nødvendig å ha kapasitetsrettigheter på begge typer punkter. En aktørs levering av gass på et entry-punkt er med andre ord ikke betinget av at aktøren avtar gassen på et exit-punkt. Så lenge gassen blir solgt mens den er i nettverket, gjennom Title Transfer Facility-systemet, er ikke aktøren forpliktet til å avta gassen. Det nederlandske gassnettverket bygger således på et balanseregime, hvor aktørens nettoposisjon i nettet er avgjørende.

²⁶ Selskapet for selve gasstransporten, GTS, ble skilt ut som et datterselskap av Gasunie, jf. punkt 1.1 foran.

²⁷ Med den samme aksjefordelingen, se pressemelding fra Gasunie av 1. juli 2005, tilgjengelig på <http://www.nvnederlandsegasunie.nl/en/index.htm>.

²⁸ Dienst Toezicht energie (DTe). DTe er gitt rett til å fremsette slike instruksjoner etter den nederlandske loven som implementerer EU-direktiv 2003/54 (elektrisitet) og direktiv 2003/55 (gass). Den engelske betegnelsen på loven er Implementation and Intervention Act og trådte i kraft 14. juli 2004, jf. *Janssen* s. 9.

Nettoposisjonen bestemmes ut fra aktørens fysiske entry- og exit-nominasjoner og aktørens kjøp og salg av gass på TTF.²⁹ Entry-exit systemet er nærmere omtalt i del II, se særlig punkt 3 og 4 nedenfor. Gassalgssystemet gjennomgås i korte trekk i punkt 1.2.3 nedenfor, samtidig som jeg vil komme tilbake til dette systemet i del III.

1.2.3 Gassalgssystemet – Title Transfer Facility

Gassalg på kortsiktig basis skjer gjennom et system som kalles for Title Transfer Facility (TTF).³⁰ Dette er en virtuell markedsplass hvis eksistens bygger på entry-exit systemet. Gass er ikke begrenset til levering fra a-å, slik at de fysiske inntak ikke er betinget av fysiske uttak på et exit-punkt.³¹

Den gassen som befinner seg i systemet kan derfor enkelt og hurtig bli overført mellom kjøper og selger uten at aktørene må forholde seg til fysisk bestemte volumer. TTF-systemet er en av de nyeste utviklede gassmarkedsplassene i Europa og har fra dens opprettelse i 2003 vist seg å bli et viktig handelspunkt for gassmarkedene i Nordvest-Europa.³²

²⁹ Kjøp og salg på TTF kan slikt sett sees på som virtuelle entry- og exit-nominasjoner, se punktet nedenfor. Som vi skal se i punkt 1.4 er balansering i form av fysiske nominasjoner og virtuelle nominasjoner bare aktuelt for skipere.

³⁰ Kortsiktig gassalg vil være salg av gass på times-, dags-, ukes-, måneds- eller årsbasis. Mitt inntrykk er at salg på årsbasis anses som kortsiktig så lenge varigheten ikke er lenger enn 2 år, se blant annet http://www.eia.doe.gov/glossary/glossary_s.htm.

³¹ Tidligere måtte de aktørene som ville omsette gass i systemet kjøpe exit- og entry-kapasitet på det samme punktet for først å ta gassen og deretter sette den inn igjen. Siden ikke alle exit-punkter i systemet også hadde entry-punkt var det av og til umulig å videreselge levert gass, se *Neef* s. 249.

³² Jf. blant annet <http://www.apxgroup.com/index.php?id=64> og Petroleum Economist, London, oktober 2005, side 20. Rørledningen mellom Nederland og Storbritannia (BBL) er også en viktig faktor i denne

Ved omsetning av gass i systemet vil TTF konkret fungere som et virtuelt entry-punkt for gassporteføljen til kjøper og omvendt et virtuelt exit-punkt for gassporteføljen til selger.³³ Så lenge en aktør kjøper og selger like mye gass på TTF, vil dette virtuelle bildet opprettholdes.³⁴ Aktøren har i så fall en nettobalanse på TTF lik null, dvs. innenfor de aksepterte toleransegrenser, slik at ingen fysiske gassvolumer må leveres eller avtas. Dersom en aktør ikke er i balanse på TTF, kan han forhindre ubalanse ved at gass fysisk tas ut eller settes inn i systemet. Dette gjelder også omvendt, slik at ubalanse i det fysiske systemet kan rettes opp ved kjøp på TTF. Det er slikt sett flere variabler som hensyntas ved beregningen av den totale nettobalansen. Det er særlig i denne relasjonen samspillet mellom den fysiske og virtuelle delen av det nederlandske gassnettverket blir fremhevet.³⁵

GTS deltar aktivt ved opprettholdelsen av balansen i gassnettverket. Disse balanseringstjenestene innebærer blant annet at en kjøper på TTF ikke er avhengig av at selger har nominert et volum i henhold til gassalgsavtalen for at kjøper fysisk kan avta gassen. Den ubalansen som oppstår i et slikt tilfelle rettes opp av GTS, og kostnadene må i avtaleforholdet mellom partene dekkes av

sammenheng. I en rapport fra European Utilities av 28. august 2006 er det også uttalt at Nederland vil bli det mest likvide markedet på det europeiske kontinentet, se sammendrag av rapporten på <http://bharatbook.com/bookdetail.asp?bookid=2912&publisher=>.

³³ En brukers totale gassportefølge vil slikt sett omfatte virtuelle gassalg og fysisk levering og avtak av gass.

³⁴ Det er da heller ikke nødvendig å kjøpe kapasitet på entry- eller exit-punkter med sikte på transport. Se ellers punkt 5 nedenfor om slike kapasitetsrettigheter.

³⁵ I tillegg kan kjøp og salg av gass skje gjennom en børs, APX Gas NL B.V. Dette kan også sees på som et balanseringsverktøy, noe jeg kommer tilbake til i punkt 5.5.3 nedenfor.

selger.³⁶ En nærmere gjennomgang av gassalgsavtalenes inngåelse og oppfyllelse, samt GTS' tilretteleggende funksjon i denne sammenheng, gjennomgås i punkt 8.3 nedenfor.

1.2.4 Gassoperatøren

Gasunies datterselskap GTS utfører de transportrelaterte oppgavene Gasunie ble gitt ved endringen i juli 2005. GTS ble utnevnt i henhold til den nederlandske gassloven, jf. punkt 1.2.1 foran, som også fastsetter reglene som GTS må følge i forbindelse med utføringen av sine oppgaver som transportselskap.³⁷

I tillegg er forholdet mellom Gasunie (som eier av gassrørledningsnettet) og GTS regulert ved en privatrettslig avtale, slik at GTS' virksomhet har både et offentligrettslig og privatrettslig fundament. Dette innebærer at kravene som GTS stiller overfor brukerne av transportsystemet gjennom transportavtalen delvis fremstår som offentligrettslige regler (forskrifter). I hvilken grad transportavtalens vilkår må anses som forskrifter etter nederlandsk rett er imidlertid av mindre betydning i denne sammenheng. Det er tilstrekkelig i denne forbindelse å legge til grunn at transportavtalen fremstår som en operasjonalisering av det offentligrettslige regelverk.³⁸

I gjennomgangen av transportavtalen vil jeg redegjøre nærmere for hvilke tjenester som GTS tilbyr på bakgrunn av det offentligrettslige regelverket, se særlig punkt 5 flg. Her skal bare nevnes at GTS i henhold til den nederlandske gassloven har tre hoved-

³⁶ I forholdet mellom kjøper og gassoperatøren, er dette kostnader som i første omgang må dekkes av kjøper, se punkt 8.3.3.4 nedenfor.

³⁷ Se for eksempel gassloven artikkel 13 (1) og (3) hvor DTe skal gi retningslinjer som skal sørge for effektiv transport, samt avgjøre om operatørens forslag til tariffbestemmelser skal gjelde.

³⁸ Sml. Hammers karakteristikkk av Statnetts og Nordpols standardvilkår i *Hammer* s. 14.

oppgaver: GTS skal først og fremst sørge for sikker og effektiv transport av gass i systemet.³⁹ Videre skal GTS opprettholde balansen i systemet gjennom sine fleksibilitetstjenester.⁴⁰ Endelig skal selskapet informere potensielle brukere av systemet slik at disse har en effektiv tilgang til nettverket.⁴¹ Dette siste henger sammen med innføringen av regulert tredjepartsadgang fra 1. januar 2006.⁴²

1.3 Kilder

1.3.1 Generelt

Arbeidet med det nederlandske gassnettverket har til tider vært krevende, særlig som følge av lite tilgjengelige kilder. Mange av kildene finnes dessuten bare i nederlandske versjoner. Jeg har av den grunn langt på vei benyttet meg av gassoperatørens hjemmesider, samt de brev, brosjyrer, presentasjoner og rettleidninger som gassoperatøren har sendt ut til brukerne av systemet.⁴³ Informasjonen på GTS' hjemmeside bygger i utgangspunktet på de gjeldende reglene om gasstransportssystemet.⁴⁴ I tillegg er det fastslått en del regler som ikke er eksplisitt inntatt i gassloven eller de tilhørende forskriftene. Dette er en direkte følge av at Gasunie eier

³⁹ Jf. gassloven artikkel 10.

⁴⁰ Jf. gassloven artikkel 10a.

⁴¹ Jf. gassloven artikkel 10.

⁴² Jf. direktiv 2003/55/EF artikkel 18. Dette er gjennomført i forskrifts form, se den nederlandske gassforskriften, «Gasvoorwaarden». De relevante bilagene til denne forskriften er tilgjengelig på <http://www.gastransportservices.com/> (kun i nederlandsk versjon).

⁴³ Disse er tilgjengelig på GTS' hjemmesider, under <http://www.gastransport.com/corporate/news/> og <http://www.gastransport.com/shippers/news/>.

⁴⁴ Hjemmesidene oppdateres forholdsvis ofte. Henvisningene GTS' hjemmesider er oppdatert per 27. november 2007.

gassrørledningene og at GTS er gitt i oppgave å administrere dette systemet.⁴⁵ Slikt sett er det eierrådigheten som på flere områder er den konkrete forankringen av en bestemt regel eller et pålegg til brukerne. Jeg vil uansett henvise til selve hjemmesiden, men det er viktig å være klar over at denne ikke i seg selv fremstår som en selvstendig rettskilde.⁴⁶

I tillegg har jeg har benyttet meg av informasjon fra andre relevante nettstedet, som for eksempel hjemmesidene til Gasunie og APX Gas NL B.V. (APX). Ellers har jeg innhentet bakgrunnsmateriale fra ulike personer i blant annet GTS, Gasunie, APX og norske gassprodusentselskaper. Jeg har imidlertid bare henvist til sistnevntes uttalelser i den grad det ikke foreligger andre og mer autoritative kilder.

Utover dette er det særlig tre kilder jeg har brukt i stor grad, nemlig den nederlandske gassloven med forskrifter, transportavtalen til gassoperatøren og gassalgsavtalen. Jeg vil gjennomgå hovedtrekkene i disse kildene i det følgende.

1.3.2 Den nederlandske gassloven og gassforskriften

Den nederlandske gassloven ble vedtatt 22. juni 2000 og implementerer det første EU-gassdirektivet i nederlandsk rett.⁴⁷ Gassloven introduserte først og fremst nye reguleringer for transport og levering av gass. Som følge av vedtakelsen av det andre gassmarkedsdirektivet er det senere foretatt flere endringer i

⁴⁵ Se punkt 1.2.4 foran.

⁴⁶ Se ellers GTS' «Disclaimer» på hjemmesiden.

⁴⁷ «Wet van 22 juni 2000, houdende regels omtrent het transport en de levering en gas (Gaswet)» i Staatsblad 2000, 305. Tilgjengelig i nederlandsk versjon på <http://www.overheid.nl/op/index.html>. Denne er betegnet som gassloven i det følgende.

gassloven. De siste endringene trådte i kraft i juli 2006.⁴⁸ Den «nye» gassloven er en videreføring av prinsippene fra gassmarkedsdirektivene om et liberalt og konkurransedyktig marked. Særlig er lovfestingen av en nederlandsk gassbørs en viktig endring i denne sammenheng.⁴⁹

I tillegg til gassloven har det nederlandske energi- og konkurransetilsynet vedtatt en gassforskrift.⁵⁰ Forskriften ble ikke vedtatt før oktober 2006, men forskriftsforslaget ble inkorporert i transportavtalen for 2006, som denne avhandlingen bygger på.⁵¹ I forskriften er det blant annet gitt bestemmelser om tilgang til transportsystemet, kapasitetsrettigheter og fleksibilitetstjenester. Jeg kommer tilbake til noe av innholdet i forskriften i punkt 4.2 nedenfor, hvor de økonomiske vilkårene for å få tilgang til transportsystemet behandles.

1.3.3 Transportavtalen

Transport av gass i det nederlandske gasstransportsystemet er nærmere regulert i en særskilt avtale, *Transmission Service Conditions*.⁵² Denne avtalen bygger som nevnt på et offentligrettslig regelverk og utgjør den viktigste kilden til denne avhandlingen. Avtalen inngås mellom bruker av systemet på den ene siden og

⁴⁸ Denne avhandlingen bygger på disse siste endringene. Jeg har ikke sett dens publiserte versjon i Staatsblad, men likevel tatt utgangspunkt i teksten som er tilgjengelig på <http://www.overheid.nl/op/index.html>.

⁴⁹ Se punkt 5.5.3 og 8.5 nedenfor

⁵⁰ DTe og Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa), se gassloven artikkel 12f. Gassforskriften er ikke tilgjengelig i engelsk versjon. Det planlegges imidlertid en oversettelse når forskriften og bilagene herav er helt ferdigstilt.

⁵¹ Se punkt 1.3.3 nedenfor.

⁵² Transportavtalen med vedlegg er tilgjengelig på <http://www.gastransportservices.com/shippers/tsc/>.

GTS på den andre siden. Avtalen har vært gjenstand for flere endringer de siste årene. Denne avhandlingen bygger som nevnt på Transmission Service Conditions 2006-1. Det er imidlertid Transmission Service Conditions 2007-1 som brukerne av systemet må forholde seg til på dette tidspunkt. Dette faktum er uansett ikke et problem for denne fremstillingen, særlig fordi det ikke er foretatt større innholdsmessige endringer av bestemmelsene. Jeg har likevel kommentert forskjeller mellom de to transportavtalene hvor jeg har funnet dette nødvendig. For enkelthetens skyld vil forkortelsen TSC eller transportavtalen bli benyttet i forhold til den førstnevnte avtalen, mens tidligere (og nyere) avtaler spesifiseres med årstall og nummer.

Som nevnt foran ble forslaget til den nederlandske gassforskriften lagt til grunn ved utarbeidelsen av transportavtalen for 2006.⁵³ Både forskriften og transportavtalen må leses i sammenheng når man skal danne seg et fullstendig bilde av de relevante reglene for det nederlandske transportsystemet.⁵⁴ Dette vil henvisningene i fremstillingen også bære preg av.⁵⁵

Et sentralt spørsmål i den videre fremstillingen er operatørens rett til å endre transportavtalen og dens vedlegg. Spørsmålet må nyanseres på bakgrunn av hvilke forhold det er tale om som nødvendiggjør endring og hvilke deler av transportavtalen det er snakk om å endre.

GTS har rett til å endre transportavtalen dersom muligheten til å transportere gass i nettverket blir begrenset, hvis endringen vil forsterke integriteten i nettet eller at en endring medfører at avtalen tilfredsstillende forslag til nye regler i gassforskriften.⁵⁶ Eventuelle

⁵³ Den vedtatte gassforskriften er innlemmet i TSC 2007-1.

⁵⁴ Jf. brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005.

⁵⁵ Se særlig under punkt 4.2 nedenfor.

⁵⁶ TSC 6.D.6.

endringer i tråd med dette får virkning fra publisering av endringen på GTS' hjemmesider. Når gjelder GTS' rett til å tilpasse avtalen til gassforskriften, kreves det imidlertid at brukerne gis anledning til å uttale seg.⁵⁷

Endring av *vedleggene* kan skje dersom GTS etter en vurdering finner det rimelig ut fra driftsmessige hensyn eller for å presisere eller klargjøre ordlyden i avtalen.⁵⁸

Vilkårene for å endre transportavtalen og vedleggene til denne fremstår gunstige sett fra brukernes side, men det kan ikke utelukkes at brukerne og GTS har ulikt syn på hvorledes gass-transporten skal gjennomføres på best mulig måte. Sett på den bakgrunn kan det nok reises spørsmål om vilkårene burde ha vært supplert med et krav om at bruker av systemet skal kunne uttale seg utover de endringer som foretas som følge av forslag til nye gassforskriftsregler.⁵⁹

1.3.4 Gassalgsavtalen

Kjøp og salg av gass på kontinentet kan blant annet finne sted gjennom en avtale som er utarbeidet av «European Federation of Energy Traders» og som går under forkortelsen EFET-avtalen.⁶⁰ Dette er en rammeavtale som kan brukes for alle de mulige

⁵⁷ Se som eksempel brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005, hvor skipere ble konsultert angående nåværende transportavtale som var en endring av TSC 2005-2 som følge av forslaget til den nåværende gassforskriften. Aktørene skiper og trader blir forklart nærmere i punkt 1.4 nedenfor.

⁵⁸ TSC 6.D.5.

⁵⁹ I TSC 2007-1 er det ikke foretatt et skille mellom endring av transportavtalen og vedleggene til denne, se TSC 2007-1 punkt 6.D.5. Retten til å endre avtalen ut fra foreliggende forslag til nye regler i forskriften er imidlertid endret til et vilkår om at forslaget blir vedtatt, se TSC 2007-1 punkt 6.D.5 og brev fra GTS til skipere av 10. oktober 2006.

⁶⁰ Tilgjengelig på <http://www.efet.org/Default.asp?Menu=5>.

gasshandelspunktene på det europeiske kontinentet. Rammeavtalen regulerer forholdet mellom kjøper og selger på et overordnet nivå, mens de enkelte salg av gass under denne rammeavtalen gjøres ved såkalte «dealsheets», hvor pris, volum, kvalitet og leveringstid blir nærmere avtalt.

Når det gjelder salg av gass i Nederland gjennom Title Transfer Facility-systemet, må EFET-avtalen også suppleres av et vedlegg til denne avtalen, nemlig «TTF Appendix to the EFET General Agreement».⁶¹ En oversikt over innholdet i EFET-avtalen og TTF-vedlegget blir gitt i punkt 8.3.1 nedenfor. TTF-vedleggets bestemmelser om svikt i partenes oppfylleelsesplikter er særlig relevant i forhold til operatørens balanseringstjenester og blir gjennomgått i punkt 8.3.3.4.

1.4 Aktører og begrepsbruk

Brukerne av systemet kan være ulike aktører med forskjellige formål. Brukeren som transporterer gass gjennom nettverket, kalles for skiper. En skiper kan også selge og/eller kjøpe gass på TTF. Dette innebærer at skiper for eksempel først kan kjøpe et volum på TTF for så å avta dette som et fysisk volum og selge det videre til sluttbrukere. Skiper kan også først sette inn fysiske volumer og deretter selge dette volumet på TTF.⁶²

Videre er også en trader bruker av systemet. Tradere har imidlertid ikke noe med transport av gass å gjøre, og opererer således

⁶¹ Villkåret om at TTF-vedlegget må brukes for transaksjoner gjennom TTF-systemet følger av TTF-vedlegget punkt 2. Dette vedlegget er også tilgjengelig på Tilgjengelig på <http://www.efet.org/Default.asp?Menu=5>. Denne avhandlingen bygger på versjonen 1.0 av juni 2004.

⁶² Dette følger forutsetningsvis av TSC Appendix 5 punkt 3.

kun på TTF.⁶⁵ Dette må sees i sammenheng med muligheten for å gjennomføre gasstransaksjoner ved ren finansiell handel, dvs. hvor nettobalansen på TTF-systemet er lik null.⁶⁴ Ettersom en trader kun opererer i forhold til kjøp og salg av gass, er det ikke nødvendig for disse å kontrahere entry- eller exit-kapasitet. De spekulerer kun i gassprisenes opp- og nedgang for så å selge det videre til en skiper som tar gassen ut av systemet. Kjøp og salg mellom tradere forekommer naturligvis også. Slikt sett kan en viss mengde gass skifte eier opp til flere ganger før den kommer ut av systemet.

Lokale distribusjonsselskaper og transportselskaper for de lokale gassrørledningene i Nederland, er også knyttet opp mot det nasjonale gassnettverket som GTS opererer. Disse aktørene har jeg imidlertid avgrenset mot i denne avhandlingen.⁶⁵

Til slutt bør nevnes sluttbrukere med kapasitetsrettigheter på et exit-punkt, omtalt i transportavtalen som «end users with exit capacity» eller «ewex».⁶⁶ En slik aktør er en nedstrømspart som kun benytter systemets exit-punkt. En «ewex» transporterer imidlertid ikke gassen selv: Etter å ha booket exit-kapasitet må denne rettigheten overføres til en skiper. Overføringen skjer enten gjennom «transfer of capacity rights» eller «transfer of usage rights».⁶⁷ Disse brukerne er ikke viet mye plass i transportavtalens bestemmelser tilknyttet transport eller kjøp og salg av gass, og omtales ikke nærmere i denne fremstillingen.⁶⁸

⁶⁵ Se TSC 1.3 og TSC Appendix 3 flg. Kravene som stilles til en trader i denne sammenheng, redegjøres for under punkt 8.2 nedenfor.

⁶⁴ Dvs. innenfor de akseptable toleransegrenser, se punkt 5 flg. nedenfor.

⁶⁵ Se punkt 1.5 nedenfor.

⁶⁶ Jf. definisjonen i TSC 1.3.

⁶⁷ Jf. TSC 2.9. Se nærmere om slike overføringer i punkt 4.3.4 nedenfor.

⁶⁸ I punkt 6.3 nedenfor kommer jeg imidlertid inn på slike subjekter, i forhold til levering av gass med avvikende kvalitet på exit-punkter.

I avhandlingen benytter jeg meg av flere begrep som det kan være hensiktsmessig å si noe om. Fremstillingen bygger stort sett på utenlandske kilder, særlig engelske og nederlandske tekster. I denne forbindelse har jeg foretatt flere oversettelser av ord og uttrykk, mens jeg andre steder har brukt den utenlandske formuleringen. Jeg vil her gi en kort oversikt over den terminologi som brukes hyppigst i avhandlingen.

Den nederlandske transportselskapet GTS vil i all hovedsak bli benevnt som gassoperatør eller nettoperatør. Når det gjelder benevnelsene skiper og trader viser jeg til avsnittet ovenfor.

De ulike punktene som eksisterer i det nederlandske gass-transportssystemet, kaller jeg for entry- og exit-punkt(er) eller inn- og uttakspunkter. Gass settes henholdsvis inn eller tas ut av disse punktene. Dette benevner jeg som inn- og uttak eller levering og avtak. I denne sammenheng bør det også nevnes at kjøp og salg på TTF også kan anses å skje gjennom entry- og exit-punkter. Disse må imidlertid sees på som virtuelle punkter, og jeg benevner disse som slike.

Nominasjoner er skipers eller traders melding til operatøren om gasstransport eller gassoverføring. Matching brukes om operatørens undersøkelse av om partenes fremsatte nominasjoner (entry- og exit-nominasjoner, enten fysiske eller virtuelle) er korresponderende og således ingen risikofaktor for at systemet kommer i ubalanse.

Allokering benyttes om GTS' fordeling av gass til de respektive partene i gasstransportssystemet. Selve allokeringsprosessen går jeg imidlertid ikke nærmere inn på i fremstillingen.

1.5 Den videre fremstilling og avgrensning

Den videre fremstilling omfatter GTS' tilrettelegging for transport og omsetning av gass i det nederlandske gassrørledningsnett. Dette forutsetter en gjennomgang av regler om tillatelse til bruk av

nettverket, kapasitetsrettigheter, nominasjonsprosedyrer for inn- og uttak av gass og krav til balanse i transportnett. Dette gjøres hovedsaklig i del II i avhandlingen.⁶⁹ Omsetning av gass på TTF og GTS' rolle i denne sammenheng behandles i del III. I forlengelsen av dette er det også nødvendig å se på hvordan andre aktører, i samarbeid med den nederlandske operatøren, tilrettelegger for omsetning og likviditet i gassmarkedet. I februar 2005 ble det blant annet opprettet en egen gassbørs, operert av APX.⁷⁰ Inngåelse og oppfyllelse av gassalg på denne børsen gjennomgås kort i punkt 8.5.2 og 8.5.3 nedenfor.

Jeg behandler også kort de ulike kontraktsbruddsvirkningene ved svikt i GTS' tjenester. Dette gjelder både svikt ved transporttjenesten og svikt ved GTS' rolle som medhjelper ved gasstransaksjoner. Svikt ved transporttjenesten behandles i del II, mens svikt i GTS' rolle som medhjelper i TTF-systemet behandles i del III. I sistnevnte del tar jeg også for meg hvilken virkning svikt i GTS' tjenester på TTF-systemet har for forholdet mellom kjøper og selger.⁷¹

Det er flere avgrensninger som må gjøres for å holde søkelyset på avhandlingens tema. For det første må det avgrenses mot salg av gass til sluttbrukere, som for eksempel husholdninger og mindre industribasert virksomhet. Dette er salg som forutsetter lokale distribusjonsnettverk, noe denne oppgaven ikke vil gå nærmere inn på det. Det er bare salg av gass på grossist-nivå, gjennom TTF-systemet, som er temaet for avhandlingen. En direkte følge av denne avgrensningen er også at tilstøtende lokale nettverks-

⁶⁹ Tilgang til TTF gjennomgås i punkt 8.2 nedenfor.

⁷⁰ Se nærmere punkt 8.5.1 nedenfor.

⁷¹ Jf. punkt 9.4 nedenfor.

operatører utelates i den videre fremstillingen.⁷² Avgrensningen mot sluttbrukere medfører også at operatørens ansvar for å levere gass til husholdninger under kalde perioder heller ikke blir drøftet nærmere.⁷³

For det andre avgrenses det mot langsiktige gassalgskontrakter. Det er det kortsiktige gassalget som skal gjennomgå, med fokus på det nederlandske TTF-systemet. På denne virtuelle markedsplassen handler aktørene gass på dag-, uke-, måned- og årsbasis.

For det tredje avgrenses det som nevnt mot fysisk uttak av gass og de allokeringer som gjelder for slike uttak.⁷⁴ Selv om det skal redegjøres for transport i systemet, er det ikke nødvendig å gjennomgå de spesifikke regler som gjelder for selve uttaket. Partenes behov for rørledningskapasitet for å kunne sette inn eller avta volumer redegjøres det imidlertid kort for.⁷⁵

For det fjerde må det foretas enkelte avgrensninger i forhold til gjennomføringen av kortsiktige gassalgavtaler. Blant annet avgrenses det mot pengeforpliktelsene som oppstår mellom partene ved en gasstransaksjon. Dette utgangspunktet må imidlertid modifieres noe: Dersom for eksempel selger misligholder sine nominasjonsforpliktelser etter gassalgavtalen, vil denne være ansvarlig for kjøpers balanseringskostnader (til gassoperatøren), noe som innebærer en ren finansiell forpliktelse. Disse kostnadene gjennomgås i avhandlingens punkt 8.3.3.4 nedenfor.

⁷² Se ellers *Correljé* s. 54. Slike selskap blir likevel nevnt i forhold til mottak av gass med avvikende kvalitet på exit-punkter, se punkt 6.3 nedenfor

⁷³ Dette kalles «peak supply» og gjøres ved temperaturer under -9 °C, se <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/518024/>.

⁷⁴ Om allokering, se TSC Appendix 6.

⁷⁵ Punkt 4.3 nedenfor.

Del II
Hovedtrekk ved organiseringen av
det nederlandske
gasstransportsystemet

2 Innledning

I denne delen av fremstillingen skal jeg forklare hvordan det nederlandske gasstransportsystemet er organisert. Først beskrives kortfattet hvordan gass faktisk blir fraktet gjennom systemet, se punkt 3. Det er operatøren som sørger for slik transport, og det kan derfor betegnes som en transporttjeneste. Som nevnt i punkt 1.2.2 foran er transport av gass betinget av kapasitetsrettigheter på de ulike fysiske entry- og exit-punkt.

Videre vil jeg se nærmere på hvilke regler som gjelder for tilgang til transportsystemet, jf. punkt 4. Dette dreier seg hovedsaklig om aksept av transportavtalen, krav til finansiell sikkerhet for bruk av transporttjenestene og oppfyllelse av visse tekniske vilkår.

De overordnede bestemmelser om kapasitet i transportsystemet gjennomgås i punkt 4.3. Bestilling av kapasitet er en grunnleggende forutsetning for transport av gass i systemet, og det er interessant å undersøke hvilken fremgangsmåte som må følges i denne sammenheng. Jeg vil her også gi en kort oversikt over den gjeldende tariffregulering for blant annet kapasitetsrettigheter, se punkt 4.3.5.

I punkt 4.4 redegjør jeg for nominasjonsprosedyren. Dette omhandler skippers melding til operatøren om hvilke gassvolumer som ønskes levert og avtatt i systemet, på entry- og exit-punkt. Nominasjonsprosessen gir slikt sett operatøren en oversikt over det totale omfanget av gassvolumer som skal fraktes gjennom systemet og samtidig en pekepinn på i hvilken grad det foreligger balanse mellom fysisk levering og avtak av gass.

En gjennomgang av kapasitetsbestemmelsene og nominasjonsprosedyren vil gi et innblikk i hvordan gass kan transporteres gjennom systemet. Dette gir imidlertid ikke svar på de spørsmål som oppstår når en skiper tar ut for lite eller for mye gass i forhold til det som er nominert. Inn- eller uttak av for lite eller for mye gass i forhold til hva som er bestilt, innebærer at det oppstår en ubalanse i systemet. De regler som gjelder i denne sammenheng blir behandlet

under punkt 5. Under dette temaet gjennomgås også de ulike fleksibilitetstjenester som eksisterer for brukerne av det nederlandske gassnettverket.⁷⁶

Avslutningsvis vil jeg ta for meg virkningene ved svikt i transporttjenesten, se punkt 6. Dette gjelder både mulig sanksjonering av GTS' brudd i transportforpliktelsene, samt de fritaksgrunner som gjelder ved slik svikt.

3 Transporttjenesten – entry-exit system

Gasstransportsystemet i Nederland er regulert gjennom et såkalt entry-exit system. Dette er lagt opp slik at transport av gass gjennom systemet er knyttet opp mot kapasitetsrettigheter på de enkelte entry- og exit-punktene. Dersom en skiper kjøper kapasitet på et entry- og exit-punkt, kan vedkommende levere og avta gass til systemet under hensyntagen til omfanget av sine kapasitetsrettigheter og den gjeldende nominasjonsprosedyren. Dette er imidlertid ikke en nødvendighet. Som nevnt foran er ikke en skiper forpliktet til å sette inn og ta ut gass så lenge gassen blir solgt til en annen bruker i systemet. Slikt sett er ikke det nederlandske gasstransportsystemet betinget av transport fra a-å. Når dette er sagt kan det stilles spørsmålstegn ved om benevnelsen gasstransportsystem, i sin tradisjonelle forstand, er passende for entry-exit systemet? Det dreier seg jo ikke om avstandsbasert transport. Jeg problematiserer uansett ikke dette nærmere, og bruker benevnelsen gasstransportsystem og gassnettverk i det følgende.

For å kunne levere og avta gass i det nederlandske systemet må skiper kontrahere kapasitet på de ulike entry- og exit-punkt og

⁷⁶ Dette henger også sammen med temaet i punkt 8.3.3.4 nedenfor om gassoperatørens rolle ved svikt i partenes forpliktelser etter en gassalgsavtale.

deretter nominere til gassoperatøren om ønsket inn- og uttak.⁷⁷ Gassoperatøren sørger for at de nominerte gassvolumer blir levert og avtatt. Med andre ord vil GTS påta seg oppgaven med å stille gass tilgjengelig på et valgt exit-punkt, tilsvarende den samme mengden som skiperen har satt inn i systemet på et entry-punkt.⁷⁸

Det finnes ca. 60 entry-punkter og ca. 700 exit-punkter i det nederlandske gassnettverket.⁷⁹ Entry-exit systemet kan sees på som et slags rørknutepunkt eller ballong.⁸⁰ Poenget er at gassen er nettbundet og ikke knyttet opp mot transport i bestemte rørledninger fra mottaksterminaler til uttaksterminaler.

Skiper kan fritt velge kombinasjonene av entry- og exit-punkt, men må sørge for at det foreligger balanse mellom det volum av gass som settes inn og det volum som tas ut, fysisk eller virtuelt.⁸¹ De kombinerte entry- og exit-kapasitetsavtalene som må inngås for å kunne sende gass mellom de respektive punktene kalles for porteføljer, og en skiper kan ha mer enn én gassportefølje.⁸² Det bør også her nevnes at tariffene for de enkelte punktene varierer.⁸³

Ut fra det ovennevnte kan en skiper tilsynelatende sette inn og ta ut gass av systemet så lenge han har tilstrekkelig kapasitets-

⁷⁷ Punkt 4.3 og 4.4 nedenfor.

⁷⁸ TSC 2.2.1. Se også punkt 4.4.2 nedenfor.

⁷⁹ Se informasjonsbrosjyre fra GTS av 17. januar 2005, «Open Season».

⁸⁰ Karakteristikken «nettbundet marked» må forbeholdes for omsetning på TTF-huben. Det norske oppstrøms gassrørledningsnettlet kalles for Black Box, jf. informasjon fra ansatte i Gassco.

⁸¹ Det regimet som er etablert for slik balanse, redegjør jeg for under punkt 5 nedenfor.

⁸² Hver portefølje blir gitt en spesifikk og unik kode (av GTS) som brukes som referanse for alle avtaler som inngås under de respektive porteføljene, jf. TSC Appendix 5 punkt 1.1 og 1.4. Se også gassforskriften artikkel 4.2.1.1.

⁸³ TSC Appendix 1a og 1b. Se også nærmere punkt 4.3.5 nedenfor.

rettigheter, samt fremsatt entry- og exit-nominasjoner om ønsket inn- og uttak overfor operatøren. Det er imidlertid oppstilt forskjellige krav til gassens kvalitet på de ulike entry- og exit-punkt.⁸⁴ En skiper kan ikke sette inn gass på et entry-punkt med en viss kvalitetsspesifikasjon og deretter ta den ut på et exit-punkt med en annen kvalitetsspesifikasjon. Det nederlandske transportsystemet kan derfor betegnes som et *begrenset* entry-exit system. Jeg kommer tilbake til de ulike kvalitetskrav som stilles, samt muligheten for å konvertere gasskvaliteten, i punkt 4.5 nedenfor.

4 Tilgang til transporttjenesten

4.1 Generelt

Med tilgang til transporttjenesten menes de vilkår som må oppfylles for at en skiper kan levere og avta gass i det nederlandske gasssystemet. Det dreier seg i første rekke om tillatelsen til å kunne opptre som skiper.⁸⁵ Dette blir gitt gjennom en såkalt skiperlisens hvor GTS aksepterer vedkommende skiper som bruker av systemet, se punkt 4.2. Lisensen gir skiper rett til å kontrahere kapasitet og nominere gassvolumer som skal leveres og/eller avtas, se henholdsvis punkt 4.3 og 4.4.⁸⁶ Selve lisensen gir dermed ikke skiper noen rett til å levere eller avta gass. Med andre ord må det skilles mellom skiperstatus og kapasitetsrettigheter.

Videre forutsetter tilgang til transporttjenesten at skiper leverer gass med de riktige trykk- og kvalitetsspesifikasjonene. De ulike

⁸⁴ Jf. TSC 4.D.

⁸⁵ Trader operer som nevnt bare på TTF-huben. Disse utelates derfor i denne delen av fremstillingen. Tilgang til TTF (for trader og skiper) redegjøres imidlertid for i punkt 10.2 nedenfor.

⁸⁶ Det må for øvrig skilles mellom lisens LA og lisens LB, se punkt 4.2 nedenfor.

entry- og exit-punktene er som nevnt tilpasset forskjellige typer av gass, og for å kunne levere eller avta gass må skiper følge disse tilpasningene. Dette gjennomgås i punkt 4.5.

4.2 Skiperlisens

Skiperlisensen gir rett til å levere og avta gassvolumer i det nederlandske gassnettverket. Det opereres med to type lisenser, lisens LA og lisens LB. Kort sagt består forskjellen i muligheten til å kontrahere kapasitet på et exit punkt mellom det nasjonale gasstransportnettverket og et lokalt gasstransportnettverk. Jeg drøfter ikke innholdet av disse nærmere i fremstillingen.

Søknad om skiperlisens sendes til GTS.⁸⁷ Det er slikt sett GTS som sitter med kompetansen til å avgjøre hvem som skal få skiperlisens. Vilkaene for å utstede skiperlisens følger imidlertid av lovgivningen og forskriftsverket. Gassoperatøren må følge det offentligrettslige regelverket i tildelingen av lisensene, men kompetansen til å implementere regelverket ligger hos GTS.⁸⁸

Det er flere vilkår som må være oppfylt for at søknad om skiperlisens blir innvilget.

For det første må transportavtalen aksepteres. Avtaletidens lengde er på minimum 12 måneder eller flere 12 måneders perioder.⁸⁹ Det innebærer at det ikke er mulig å inngå en transportavtale med GTS på månedsbasis, men kun årsbasis. De underliggende avtalene som må inngås, som for eksempel kapasitetsavtalene, kan imidlertid inngås for kortere perioder. Transportavtalen er derfor en slags rammeavtale som prekvalifiserer skiperne for de aktuelle tjenestene opera-

⁸⁷ Slike søknader kan lastes ned på <http://www.gastransportservices.com/shippers/517846/>. GTS publiserer en liste over hvilke skipere (og tradere) som har en gyldig lisens på hjemmesiden til GTS, jf. TSC 3.7.

⁸⁸ Se punkt 1.2.4 foran.

⁸⁹ TSC 2.1.1.

tøren yter i forbindelse med gastransport.⁹⁰ Aksept av transportavtalen kan sees på som en formalitet som legger til rette for skippers bestilling av kapasitet og utnyttelse av dette gjennom nominasjonsprosessen.

For det andre stilles det visse solvenskrav til søkeren. Disse fremgår ikke klart av TSC.⁹¹ Som nevnt foran må imidlertid transportavtalen leses i sammenheng med den nederlandske gassforskriften som er gjeldende for alle aktørene i systemet. I forskriftens bilag 4 er transportbetingelsene inntatt, under navnet «Transportvoorwaarden Gas-LNB». De økonomiske vilkårene følger av bilag 1 til disse betingelsene, med tittelen «Kredietwaardigheidseisen».⁹² De henspiller seg hovedsaklig på krav til finansiell sikkerhet for bruk av tjenestene i gassnettverket.

Vilkårene varierer alt etter hvordan de respektive skiperne blir kredittrangert. Det tas her utgangspunkt i kredittrangeringer fra Moody's eller Standard & Poors.⁹³ Til hver kredittrangering hører en risiko-kategori, delt opp i «low», «medium» og «high». Kategorien «low» antyder at det relevante selskapet har god og stabil økonomi og utgjør en liten risiko i forhold til betalingsforpliktelser. Skiper i kategorien «low» eller «medium» trenger ingen finansiell sikkerhet, og skiper blir gitt en kreditt tilsvarende henholdsvis 6 % og 3 % av skiper-selskapets formue.⁹⁴ Unntak gjelder dersom kostnaden for de bestilte tjenestene overstiger kredittgrensen. Da kan

⁹⁰ Herunder tildeling av kapasitetsrettigheter m.v., se punkt 4.3. nedenfor.

⁹¹ I den tidligere transportavtalen var dette fastslått i et eget vedlegg, se TSC 2005-2 Exhibit I. Økonomiske vilkår tilknyttet tilgang til TTF-systemet er for så vidt inntatt i transportavtalen, se TSC 3 flg. og punkt 8.2 nedenfor.

⁹² Direkte oversatt til norsk, «solventverdighet».

⁹³ Kredietwaardigheidseisen punkt B1.2.

⁹⁴ Kredietwaardigheidseisen punkt B1.6 første avsnitt.

operatøren kreve finansiell sikkerhet for de overskytende kostnadene.⁹⁵

Dersom skiper blir rangert som et selskap med ustabil økonomi (høy risiko), gis det ingen kreditt. Det kreves da finansiell sikkerhet for alle de kostnadsbelagte tjenestene som skal benyttes og kredittgrensen blir lik den finansielle sikkerheten som skiper har fremskaffet.⁹⁶

For det tredje må skiper oppfylle kravene til elektronisk utveksling av meldinger som er en forutsetning for nominasjonsprosessen.⁹⁷ Alle dokumenter, beskjeder og andre meldinger skal kunne utveksles mellom skiper og GTS gjennom et nærmere definert datakommunikasjonssystem.⁹⁸

Dette kommunikasjonssystemet er utarbeidet av Edig@s Workgroup. Edig@s er en omfattende «standardprotokoll» for elektronisk utveksling av datamengder, dvs. Electronic Data Interchange (EDI), mellom parter som er aktører i gassindustrien.⁹⁹

Systemet er støttet av European Association for the Streamlining of Energy Exchange (EASSE-GAS), som er en åpen sammenslutning for gassorganisasjoner i Europa. Det ble etablert i 2002 for å utvikle og forenkle overføringen av omsetning av gass.¹⁰⁰ Edig@s EDI standard bygger for øvrig på «United Nations directories for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport» (UN/EDIFACT). Dette er reglementer med opplisting av ulike inter-

⁹⁵ Kredietwaardigheidseisen punkt B1.6 annet avsnitt. Det er også gitt regler om justering av kredittgrenser etter endring i selskapets formue, jf. punkt B1.6.1.

⁹⁶ Kredietwaardigheidseisen punkt B1.6 første avsnitt

⁹⁷ Disse er nedfelt i TSC Appendix 5. Se nærmere om nominasjonsprosessen i punkt 4.4 nedenfor.

⁹⁸ TSC Appendix 5 punkt 1.5 og 1.6.

⁹⁹ Presentasjon av «The Edig@s Standard» av 21. november 2005, tilgjengelig på http://www.edigas.org/edigas_guidelines_frameset_index.html.

¹⁰⁰ Se <http://www.easee-gas.org/background/>.

nasjonale standarder og retningslinjer for elektronisk utveksling av data innen handel.¹⁰¹

Beskjeder skal følge Edig@s-protokollen som inneholder en lang rekke standardiserte formuleringer for de ulike tjenestene som etterspørres eller bekreftes. En nærmere gjennomgang av disse standardene faller utenfor rammene for denne avhandlingen.

En lisens er gyldig inntil den blir trukket tilbake. Dette kan skje enten etter anmodning av lisensinnehaver eller dersom vedkommende ikke oppfyller lisenskravene.¹⁰²

Økonomiske vanskeligheter hos en part er et forhold som kan medføre at GTS trekker tilbake lisensen. Dette må sees i sammenheng med kravene til finansiell sikkerhet som er gjennomgått foran. Konkurs hos en part gir eksempelvis GTS en umiddelbar rett til å heve avtalen.¹⁰³ Manglende betaling og ikke-oppfyllelse av materielle forpliktelser medfører også rett til å heve avtalen, men det kreves først at den sviktende part informeres om forholdet og gis en mulighet til å avhjelpe forholdet.¹⁰⁴

Det bør også nevnes at skiperlisensen er forbundet med en aktsomhets- eller innsatsforpliktelse. Dette kalles for «reasonable and prudent operator»-standard.¹⁰⁵ En slik standard er som oftest inntatt i gassalgskontraktene på de europeiske gassmarkedene.¹⁰⁶ Standarden er ikke oppsatt som et eksplisitt vilkår for bli tildelt skiperlisens i det nederlandske gassnettverket. Dette er naturlig

¹⁰¹ Publisert i ulike «Directories», se <http://www.unece.org/trade/untdid/welcome.htm>.

¹⁰² TSC 3.8.

¹⁰³ TSC 6.A.8 bokstav a), jf. 6.A.9.

¹⁰⁴ TSC 6.A.8 bokstav b) og c), jf. 6.A.9.

¹⁰⁵ TSC 1.3 «reasonable and prudent operator».

¹⁰⁶ *Brautaset* s. 155 flg. Standarden stammer opprinnelig fra Amerika, se *Nygaard* s. 301-305.

ettersom det dreier seg om en aktsomhetsforpliktelse som skal følges i et allerede etablert kontraktsforhold. På GTS' hjemmesider er det likevel bestemt at en lisens er betinget av at skiper har de tilstrekkelige profesjonelle, presise, tekniske, administrative og organisatoriske ferdigheter.¹⁰⁷ Om standarden må sees på som et inngangsvilkår eller om den oppstår når transportkontrakten er inngått er uansett ikke av stor betydning. Skipers mislighold av kravene etter denne standarden kan enten gi GTS rett til å trekke tilbake lisensen eller heve avtalen for brudd på de materielle forpliktelser.¹⁰⁸

4.3 Kapasitet for levering og avtak i gasstransportsystemet

4.3.1 Generelt

Med kapasitet på et entry- eller exit-punkt menes den mengde gass skiper fysisk *kan* sette inn eller ta ut. Erverv av kapasitetsrettigheter representerer således ingen forpliktelse til å transportere gass, men bare en rett til å sette inn eller ta ut gass av systemet. Den gass som settes inn eller tas ut må ikke overstige den avtalte kapasitet.¹⁰⁹

En kapasitetsavtale kan enten inngås med gassoperatøren eller kjøpes i annenhåndsmarkedet. Dette behandles i punkt 4.3.2 nedenfor.

Det er flere typer kapasitetsavtaler som kan inngås, både med henblikk på varighet og karakter. Dette er temaet i punkt 4.3.3. Videre er det mulig å inngå avtaler om spesielle former for tjenester

¹⁰⁷ <http://www.gastransportservices.com/shippers/620987/>. I den tidligere transportavtalen var dette dessuten eksplisitt inntatt som et inngangsvilkår, se TSC 2005-2 punkt 2.1 bokstav d).

¹⁰⁸ Jf. henholdsvis TSC 3.8 og 6.A.8 bokstav c).

¹⁰⁹ TSC 2.2.1.

som i flere tilfeller kan effektivisere og redusere utgiftene ved de aktuelle kapasitetsavtalene. Dette kaller jeg for transportrelaterte tjenester og de behandles i punkt 4.3.4 nedenfor.

For å inneha kapasitet må skiper dessuten yte et vederlag. I tillegg må skiper betale for de faktiske leveringer og avtak av gass som gjøres. Tariffreguleringene som gjelder i denne sammenheng gjennomgås kort i punkt 4.3.5 nedenfor.

4.3.2 Erverv og omsetning av transportkapasitet

Forespørsel om kapasitet og erverv av kapasitetsrettigheter må skje etter bestemte retningslinjer.¹¹⁰ Dette kan enten gjøres gjennom Gastransport Electronic Application (GEA), e-post, telefaks eller brev.¹¹¹ En slik forespørsel forutsetter også at skiper indikerer hvilken kapasitetstype som han ønsker, hovedsaklig fast eller avbrytbar kapasitet.¹¹² Skiper skal også indikere hvilken kapasitetstype som ønskes dersom den forespurte kapasiteten ikke er ledig.¹¹³

GEA tilrettelegger for elektronisk bestilling gjennom en funksjon som kalles «Click & Book». Dette er et booking-system av kapasitet og bygger på prinsippet «first come first served».¹¹⁴ Dette

¹¹⁰ TSC 6 flg.

¹¹¹ Bestilling av kapasitet som skjer ved e-post eller faks, vil bare bli utført i en begrenset periode, jf. TSC 6.A.1 annet avsnitt.

¹¹² TSC 6.A.2. Se punkt 4.3.3 nedenfor om de forskjellige kapasitetstypene.

¹¹³ Her skiller det mellom fast, avbrytbar eller ingen kapasitet, jf. TSC 6.A.2.

¹¹⁴ GEA Click & Book User Manual punkt 5.1, tilgjengelig på <http://www.gastransportservices.com/shippers/online/518051/>. Ordningen representerer således ikke et konsept med fortrinnsrett for visse aktører, sml. motsetningsvis ordningen på den norske sokkelen hvor andelseierne kan avgjøre om de trenger kapasitet i en innledende runde (ofte opp til 2 ganger av sine eierandeler), se *Karset* s. 80 flg.

reguleres ved at forespørsel om kapasitet gjennom GEA blir gitt et tidsstempel når systemet behandler forespørselen.¹¹⁵

Et viktig tema i forbindelse med inngåelse av avtale med GTS om kapasitet i gassnettverket, er det som kalles «handling period». Dette er tidsperioden fra bestilling av transportkapasitet til transport av gassen, under den kontraherte kapasiteten, faktisk kan finne sted.¹¹⁶ Dette er ikke bestemt direkte i transportavtalen, men det følger av GTS' hjemmesider at perioden er på maks 10 virkedager.¹¹⁷ Med bestilling gjennom GEA synes det imidlertid som om perioden er satt til 2 virkedager før startdato.¹¹⁸ Jeg problematiserer uansett ikke dette nærmere.

Når det gjelder den totale mengde kapasitet som operatøren kan tilby i det nederlandske gasstransportsystemet, er det bestemt at brukerne av systemet skal møtes en gang i året for å diskutere dette.¹¹⁹ Skipere blir i denne sammenheng anmodet om å gi en indikasjon på hvor mye kapasitet vedkommende vil trenge fremover, og GTS vil tilby kapasitet på basis av disse prognosene. GTS sørger for at det foreligger en restkapasitet i rørene i tilfelle energibehovet blir større enn antatt i for eksempel kalde perioder.

Kjøp av kapasitet gjøres først og fremst direkte av GTS gjennom blant annet GEA. Imidlertid er det også mulig å oppnå kapasitet på

¹¹⁵ TSC 6.A.4 første avsnitt. Bestillinger sendt per e-post blir også behandlet gjennom GEA og blir gitt et slikt tidsstempel fra det tidspunkt GTS legger den inn i systemet, jf. TSC 6.A.4 annet avsnitt.

¹¹⁶ Transport av gassen gjennomføres for så vidt ikke før skiper har foretatt en nominering, og dette må således sees i sammenheng med denne prosessen. Se punkt 4.4 nedenfor.

¹¹⁷ Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/>. I den tidligere transportavtalen, dvs. TSC 2005-2, var «handling period» eksplisitt definert som en tidsperiode på 10 virkedager, se TSC 2005-2 punkt 1.45.

¹¹⁸ GEA Click & Book User Manual punkt 5.8. Se også *Frontier Economics* s. 14.

¹¹⁹ TSC 10.6.

et entry- eller exit-punkt gjennom et annenhåndsmarked. GTS har lagt til rette for et slags elektronisk møtested eller handelsplass for skipere som ønsker å selge eller kjøpe kapasitetsrettigheter eller brukerrettigheter under en kapasitetsavtale.¹²⁰ Dette møtestedet kalles for «Bulletin board».¹²¹

Selve overføring av slike rettigheter er regulert i transportavtalen. Når det gjelder overføring av kapasitetsrettigheter, innebærer dette at skiper som selger sin kapasitetsrettighet på et entry- eller exit-punkt reduserer retten til å levere eller avta gass på det aktuelle punktet tilsvarende.¹²² Skiper overfører slikt sett alle forpliktelser som følger med den aktuelle kapasitetsavtalen. Slik overføring kan gjøres for både fast og avbrytbar kapasitet, noe jeg kommer tilbake til i punktet nedenfor. Overdragelse av brukerrettigheter innebærer på den annen side at skiper som selger rettighetene ikke mister selve kapasitetsrettighetene for alltid. Skipers kontraktuelle posisjon overfor GTS forandres ikke.¹²³ Salg av brukerrettigheter gjelder bare for fast kapasitet.¹²⁴

Begge typer av overdragelse er gjenstand for godkjenning av GTS.¹²⁵ Avgiften for overdragelsene belastes skiper som overtar rettighetene.¹²⁶

¹²⁰ Jf. <http://www.gastransportservices.com/shippers/online/518056/>. Dette gjelder også for kapasitetsavtaler om kvalitetskonversjon, se punkt 4.5 nedenfor.

¹²¹ Tilgang til dette elektroniske systemet kan søkes om på GTS' hjemmesider, jf. internettlink i fotnote foran.

¹²² TSC 2.9.4.

¹²³ <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/518014/> og TSC 2.9.7.

¹²⁴ TSC 2.9.7 annet punktum.

¹²⁵ TSC 2.9.4 og 2.9.7.

¹²⁶ TSC 2.9.9. Se punkt 4.3.5 nedenfor.

4.3.3 Kapasitetsrettighetenes nærmere innhold

Kapasitetsrettighetenes nærmere innhold er temaet i det følgende. Dette henspiller seg delvis på hvilke forskjellige former for kapasitetsrettigheter som eksisterer og hvilke regler som gjelder for slike rettigheter.

For det første må det skilles mellom fast og avbrytbar kapasitet. Inngåelse av avtale om fast kapasitet innebærer at skiper har en viss sikkerhet for at den kontraherte kapasitet alltid er tilgjengelig for han.¹²⁷ Denne kapasitetstypen gir med andre ord skiper rett til den avtalte mengde kapasitet til bestemte tidspunkter. Fast kapasitet er imidlertid gjenstand for et «use-it-or-loose-it»-system.¹²⁸ Dette vil si at når skiper med fast kapasitet på et entry-eller exit-punkt ikke benytter seg av denne, mister skiperen rettigheten til andre skipere som har avbrytbare kapasitetsrettigheter på det samme punktet.¹²⁹

Det stilles for øvrig ikke strenge krav til erverv av fast kapasitet. Det er tilstrekkelig at skiper gir en indikasjon på sitt fremtidige transportbehov.¹³⁰ Det er altså ikke oppstilt et krav om «behørig begrunnet rimelig behov» som i det norske oppstrøms gassrørledningsnett.¹³¹

¹²⁷ Et annet spørsmål er om denne alltid kan benyttes fullt ut, se punkt 6 nedenfor om svikt i transporttjenesten.

¹²⁸ Jf. bilag 4 til gassforskriften, «Transportvoorwaarden GAS-LNB» punkt 2.4. Sml. motsetningsvis det norske systemet, jf. kgl.res. 20. desember 2002 punkt 6 - «Høring», punkt 3.2.3.

¹²⁹ Se avsnittet nedenfor om slike avbrytbare rettigheter.

¹³⁰ TSC 10.6 annet punktum.

¹³¹ Jf. petroleumsforskriften § 59 første ledd. Se ellers *Karset* s. 38 flg. Ordningen med fast og avbrytbar kapasitet er også et alternativt og mer konkurransedyktig system enn den norske ordningen med første- og annenhåndsmarked, se *Karset* kapittel 4 og 5 for en redegjørelse av disse markedene. Se ellers nærmere om forskjellen mellom det norske og nederlandske kapasitetssystemet i punkt 4.3.5 nedenfor (i petit).

Avtale om avbrytbar kapasitet kan bare inngås etter at all fast kapasitet på et entry- eller exit-punkt er utsolgt. Mengden av avbrytbar kapasitet som tilbys bestemmes eller kalkuleres hvert år med utgangspunkt i tidligere erfaringer på de respektive punktene.¹³² Dette vil si at den faktiske bruken av fast kapasitet på de aktuelle entry- og exit-punktene i foregående perioder er avgjørende for hvor mye avbrytbar kapasitet som legges ut for salg til skiperne.

Transport under avbrytbare kapasitetsrettigheter kan bare utføres dersom skipere med fast kapasitet ikke skal transportere gass.¹³³ Slik kapasitet gir derfor ikke skiper noen sikkerhet i forhold til full utnyttelse av kapasitetsrettigheten. GTS kan således avbryte transporttjenesten som skiper har ervervet dersom det er et eksisterende transportbehov fra skipere med fast kapasitet på det aktuelle punktet.¹³⁴

Avbrytbar kapasitet er særlig aktuelt for skipere som ikke har et vedvarende transportbehov eller for skipere som har behov for transport, men hvor alle faste kapasitetsrettigheter er utsolgt. Slik kapasitet er også billigere enn fast kapasitet.¹³⁵ Videre vil transportkapasitet med mindre sannsynlighet for å ikke bli avbrutt selges før kapasitet med større sjanse for avbrudd.

I tillegg til fast og avbrytbar kapasitet tilbyr GTS en spesiell form for daglig kapasitet, såkalt «short notice daily capacity». Dette er

¹³² <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/518009/>.

¹³³ Hvilken avbrytbar kapasitetsavtale som har prioritet på et entry- eller exit-punkt, avgjøres etter hvilken avtale som ble inngått først.

¹³⁴ TSC 1.3 «interruptible».

¹³⁵ Avbrytbar kapasitet er jo en risikofaktor for skiperen i den forstand at operatøren kan avbryte transporten, slik at skipers portefølje kommer i ubalanse. Det er ellers bare på visse entry- og exit-punkt slik kapasitet kan bestilles, se TSC 2.1.4, jf. TSC Appendix 9 som gir en oversikt over disse punktene, samt sannsynligheten for avbrudd for denne typen av transporttjeneste.

definert som «daily capacity requested between seven and two business days before the start date of the service».¹³⁶ Tilgang til å inngå en slik kapasitetsavtale forutsetter at skiper har søkt om dette på forhånd.¹³⁷ En slik søknad eller abonnement kan gjelde for et ubestemt antall måneder.¹³⁸ «Short notice daily capacity» kan derfor sees på som en mellomting av fast og avbrytbar kapasitet, i den forstand at den bare benyttes under kortere perioder, men at skiper med en viss sikkerhet kan få fraktet gass gjennom systemet.

Det er ikke nødvendig å bestille samme mengde entry- og exit-kapasitet. Dette er ikke fastslått noe sted i transportavtalen, men følger forutsetningsvis av ordningen med entry-exit systemet og muligheten til å selge eller kjøpe gass på TTF.¹³⁹ Slikt sett er det mulig for en skiper å kun bestille entry-kapasitet så lenge vedkommende skiper får solgt gassen inne i systemet. Dette innebærer med andre ord at det ikke stilles krav om balanse mellom fysisk entry- og exit-kapasitet. Dette måles i stedet etter skipers totale nettobalanse i systemet, dvs. forholdet mellom fysiske nominasjoner og/eller virtuelle nominasjoner. Nominering for fysisk transport behandles i punkt 4.4 nedenfor. Nominering i forbindelse med kjøp og salg av gass på TTF behandles i del III. Som det fremgår her er det imidlertid viktig å holde disse typene av nominasjoner opp mot hverandre ved avgjørelsen av aktørens totale nettobalanse i systemet.

Når det gjelder varigheten av kapasitetsrettighetene, må det skilles mellom daglig og månedlig kapasitet. Dette gjelder både for de faste og avbrytbare kapasitetsrettighetene.¹⁴⁰ Inngåelse av en

¹³⁶ TSC 1.3 og 2.1.3.

¹³⁷ Jf. «subscription» i TSC 6.A.7.

¹³⁸ TSC 6.A.7.

¹³⁹ Jf. også punkt 1.2.2 og 3 foran.

¹⁴⁰ TSC 2.1.2.

kapasitetsavtale for en bestemt måned gir for eksempel skiper rett til å sette inn eller ta ut en avtalt mengde gass per dag for denne måneden. Selve inntaket og uttaket styres imidlertid av nominasjonsprosessen som jeg kommer tilbake til nedenfor i punkt 4.4. For kapasitet på *daglig basis* må det skilles mellom kapasitetsavtaler for de ulike sesongene (vinter, vår, høst og sommer). Det er nemlig bestemt at daglig kapasitet for vintermånedene kun kan inngås for 20 % av den totale kapasitet i denne perioden for de relevante punktene.¹⁴¹ Daglig kapasitet for vår-/høst-månedene er satt til 50 % av den totale kapasitet i denne perioden, og 80 % for sommermånedene.¹⁴² Begrunnelsen for dette skillet er ikke direkte klarlagt i transportavtalen eller GTS' hjemmesider. GTS har imidlertid opplyst at formålet er å forhindre skipere fra å kjøpe kapasitet bare på de dager hvor det er kaldt, for eksempel -9 °C.¹⁴³ Dette ville medført en for stor belastning av systemet og hindret effektiv sikker utførelse av gasstransport.

4.3.4 Andre transportrelaterte tjenester

Under dette punktet tar jeg for meg de tjenestene som operatøren tilbyr for å effektivisere og redusere utgiftene en skiper har i forbindelse med inngåtte kapasitetsavtaler.¹⁴⁴

¹⁴¹ Definert som januar, februar og desember, jf. TSC 1.3. Hvordan GTS beregner den kapasitet som kan tilbys er kort behandlet i punkt 4.3.2 foran (i petit).

¹⁴² Vår- og høstmånedene, «shoulder»-månedene, er definert som mars, april, oktober og november, jf. TSC 1.3. Sommermånedene er definert som mai, juni, juli, august og september.

¹⁴³ Jf. Informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

¹⁴⁴ Tariffreguleringen for kapasitetsrettigheter gjennomgås i punkt 4.3.5 nedenfor.

For det første er det lagt til rette for effektiv og kostnadsbesparende utnyttelse av kapasitet mellom to nærliggende punkter. Dette kalles for «wheeling» og er definert som «a point-to-point transmission service between one entry point and one exit point».¹⁴⁵ Denne tjenesten tilrettelegger for transmisjon av gass fra et entry-punkt til et nærliggende exit-punkt mot en tariff som er lavere enn den regulære transporttariffen for de enkelte punktene.¹⁴⁶ Dette er mulig ettersom gassnettverket ikke blir fysisk belastet i den forstand at gassen ikke påvirker den totale nettobalansen i systemet, i alle fall kun for en kort periode. «Wheeling» er derfor ansett som en transport over 0 kilometer. Tjenesten kan ikke benyttes i skiperes vanlige porteføljer. Det må etableres separate porteføljer for slik transport. De ulike punktene som er tilgjengelig for denne tjenesten er opplistet i transportavtalen.¹⁴⁷

For det andre kan skiper levere eller avta den *samme* gassmengde og gasskvalitet, så lenge luftdistansen mellom entry- og exit-punktene ikke overstiger 50 kilometer.¹⁴⁸ Dette kalles for «shorthaul» og ligner på den ovennevnte «wheeling»-tjenesten. Slik jeg kan se er imidlertid forskjellen at gassen som settes inn og tas ut er den samme. Dette må sees på som et unntak fra hvordan entry-exit systemet fungerer normalt. Et slikt system innebærer jo at den gassen skiper setter inn ikke alltid vil samsvare med den gassen som avtas.

For det tredje er det etablert en ordning hvor skiper kan endre en allerede eksisterende kapasitetsrettighet. Dette kalles for

¹⁴⁵ TSC 1.3

¹⁴⁶ «Wheeling» er beheftet med en årlig kostnad. Se nærmere under punkt 4.3.5.

¹⁴⁷ TSC 2.4, jf. TSC Appendix 4.

¹⁴⁸ Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/518034/> og TSC 2.5.

«diversion».¹⁴⁹ Rent konkret kan skiper overføre sin kapasitetsavtale fra et entry-punkt til et annet entry-punkt. Dette gjelder både for fast og avbrytbar kapasitetsavtale.¹⁵⁰ Dette er særlig aktuelt for gass som skal inn i systemet innenfor det samme geografiske området, men hvor det er etablert to entry-punkter. Tjenesten er for øvrig bare tilgjengelig for spesifiserte kombinasjoner av entry-punkt.¹⁵¹

Mens «diversion» vedrører bytte av kapasitetsrettigheter mellom visse entry-punkter, fungerer «shift of capacity» som et bytte av kapasitet på ulike exit-punkter.¹⁵² Denne tjenesten er for øvrig ikke begrenset til enkelte punkter, men gjelder generelt.¹⁵³

4.3.5 Kort om tariffreguleringen

I dette punktet tar jeg for meg tariffreguleringen for skipers kapasitetsrettigheter. En slik regulering er helt nødvendig for alle gasstransportsystemer. Effektiv transport av naturgass fra feltene til forbrukerne krever et omfattende og godt utbygget transportsystem, noe som innebærer et kompleks nettverk av gassrørledninger. Opprettholdelse og utvikling av et slikt system er derfor meget kostbart for eieren av nettet.

Transportavtalen inneholder flere detaljerte tariffbestemmelser. Disse vedrører for det meste kapasitetsrettighetene, samt de andre transportrelaterte tjenestene som er gjennomgått foran.¹⁵⁴ En nærmere gjennomgang av disse bestemmelsene ville imidlertid

¹⁴⁹ TSC 1.3

¹⁵⁰ Dette følger forutsetningsvis av TSC 5.4.1.

¹⁵¹ TSC 2.8, jf. TSC Appendix 3. Tariffbestemmelsene som gjelder her gjennomgås under punkt 4.3.5.

¹⁵² Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/518034/>.

¹⁵³ Kostnadene for et slikt bytte redegjøres for i punkt 4.3.5.

¹⁵⁴ Tariffreguleringen for kjøp og salg av gass på TTF behandles i punkt 8.4 nedenfor.

sprengte rammene for avhandlingen og jeg gir derfor bare en kort oversikt over de regler som gjelder på området.

Tariffreguleringen for kapasitetsrettighetene følger forholdsvis standardiserte regler og beregninger. Med andre ord står man overfor et regulært tariffsystem. Visse tariffer er imidlertid markedsbasert, som for eksempel «shorthaul» og «shift of capacity», se avsnittet nedenfor.

Tariffen for både fast og avbrytbar kapasitet varierer alt etter hvilke entry- og exit-punkter skiper har kjøpt kapasitet på.¹⁵⁵ Tariffen beregnes på grunnlag av en fortjenestefaktor som GTS er gitt i tillatelse å tjene årlig.¹⁵⁶ Denne faktoren henger for øvrig sammen med en effektivitetsfaktor som innebærer at GTS er pålagt å redusere tariffen fra år til år.¹⁵⁷

De oppførte leveringstariffene er basert på transport av gass per time per år, og gjelder fullt ut for alle kapasitetsavtaler som varer i 12 måneder. Dersom skiper har kontrahert kapasitet for mindre 12 måneder, vil leveringstariffen bli bestemt ut fra en prosentvis andel av den aktuelle leveringstariffen. Denne prosentvise andelen varierer alt etter hvilken måned det dreier seg om: Det skilles mellom vinter-, «shoulder»- og sommermåneder.

For vintermånedene er kostnadene 70 % av leveringstariffen på det aktuelle punktet. For vår- og høstmånedene («shoulder-månedene») er kostnadene 20 %, og for sommermånedene 10 % av leveringstariffen. Forskjellene i tariffberegningen henger naturligvis

¹⁵⁵ TSC Appendix 1a og 1b. Det er GTS som foreslår hvilke avgifter som skal gjelde, disse må imidlertid godkjennes av DTe/NMa, jf. note i de henviste vedleggene i transportavtalen.

¹⁵⁶ I 2006 hadde GTS en inntekt på 1,2 milliarder euro for sine tjenester i det nasjonale høytrykksnettverket, se presseskriver fra Gasunie av 10. mai 2007, tilgjengelig på <http://www.nvnederlandsegasunie.nl/en/news.htm>.

¹⁵⁷ Jf. informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

sammen med sesongvariasjonene. Etterspørselen er større når det er kaldt og belastningen i gassrørledningsnettverket er således størst i disse månedene. For å kompensere dette blir det dermed dyrere å transportere gass gjennom systemet i disse månedene.

Deretter blir den mengde gass per time som tilsvare skipers bestilling av kapasitet multiplisert med den aktuelle tariffen.¹⁵⁸ Skiper må derfor betale en fast avgift for kapasitetsrettighetene uavhengig av hvor mye gass som faktisk har gått gjennom systemet. I Nederland opereres det således ikke med en fast og variabel avgift, dvs. en avgift for kapasitet og en avgift for faktisk transporterte gassvolumer.¹⁵⁹

Det ovennevnt gjelder fullt ut for fast kapasitet. For avbrytbar kapasitet skal det gjøres fradrag for et beløp som er basert på risikoen for at skiper ikke får fraktet gass gjennom systemet.¹⁶⁰ Jo større risiko det er for at GTS avbryter transporttjenesten under en slik kapasitetsavtale jo rimeligere blir tariffen for de aktuelle entry- og/eller exit-punktene.

Sett i forhold til det norske oppstrømssystemet avviker den nederlandske ordningen med kapasitetsrettigheter flere områder. I forhold til tariffreguleringen bør følgende sies: I det norske systemet kan en skiper kontrahere og betale for kapasitet og beholde rettighetene uavhengig av om kapasiteten blir benyttet. I Nederland betaler skiper for sine kapasitetsrettigheter uavhengig av bruk, men kan risikere at skipere med avbrytbar kapasitet får levert og avtatt gass på de respektive entry- og exit-punktene hvor skiper har kjøpt fast kapasitet. Gassaktørene må være påpasselige med å bestille kapasitet som noenlunde tilsvare det faktiske fysiske transportbehovet. Slik sett tilrettelegger det nederlandske systemet med både fast og avbrytbar kapasitet for et bedre og mer konkurransedyktig marked med tredjepartsadgang. En nærmere redegjørelse og sammenligning her faller utenfor rammene for denne avhandlingen.

¹⁵⁸ TSC 5.1.3.

¹⁵⁹ Sml. motsetningsvis det britiske systemet, se *Hegna* s. 30 flg.

¹⁶⁰ TSC 5.3.1.

«Short notice daily capacity» er som nevnt en bestilling av kapasitet på dagsbasis.¹⁶¹ Som fremstillingen over viser er leveringstariffen for kapasitetsavtaler i mindre enn 12 måneder regnet ut på månedsbasis. Tariffberegning for kapasitet på dagsbasis gjøres ved at den settes til 1/15 av leveringstariffen for den aktuelle måneden.¹⁶²

Transporttariffen for «wheeling» følger samme beregningsmetode som for tariffing av fast kapasitet. Forskjellen er kun at det benyttes en fast sats for den mengde gass som blir transport i timen per år, og ikke en variabel sats alt etter hvor gassen skal settes inn eller tas ut.¹⁶³

«Diversion», dvs. overføring av transportkapasitet fra et entry punkt til et annet entry-punkt, er ikke gjenstand for en tariffregulering som de ovennevnte kapasitetsavtalene. Det settes kun en fastpris for hver gang dette gjøres.¹⁶⁴ Grunnen til dette er jo at skiper har kapasitetsrettigheten i behold, og at det slikt sett kun er tale om et behandlingsgebyr utover kostnadene for utnyttelse av kapasitetsrettighetene.

Overføring av kapasitetsrettigheter eller brukerrettigheter, er også gjenstand for en fast avgift.¹⁶⁵ Dette er en avgift som blir ilagt for hver transaksjon av slike rettigheter.¹⁶⁶

Det er ikke gitt noen konkrete bestemmelser i transportavtalen vedrørende tariffing av såkalt «shorthaul» og «shift of capacity».¹⁶⁷ GTS har imidlertid vedtatt en slik tariff som følge eierrådigheten over det fysiske systemet og oppgaven med å administrere systemet på en

¹⁶¹ Jf. punkt 4.3.3 foran.

¹⁶² Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/>.

¹⁶³ Tariffsatsen er presentert i TSC Appendix 1 c).

¹⁶⁴ Fastprisen eller «handling fee» er presentert i TSC Appendix 1 c).

¹⁶⁵ TSC 5.5. flg. og TSC Appendix 1 c).

¹⁶⁶ Se punkt 4.3.2 foran om slike overføringer og den nærmere avgiftsreguleringen i denne sammenheng.

¹⁶⁷ Se punkt 4.3.4 foran.

velfungerende måte.¹⁶⁸ Denne tariffreguleringen er avhengig av den konkrete situasjonen.¹⁶⁹

4.4 Melding til operatøren om gasstransport – nominasjonsprosedyre

4.4.1 Generelt

For å utnytte kapasitetsrettighetene og få transportert gass gjennom det nederlandske gassnettverket, må skiper gi melding til operatøren om mengde, tidspunkt, sted, dato m.m. for at transport av gassen kan iverksettes.¹⁷⁰ Dette gjelder generelt for alle organiserte gassnett og er nødvendig for operatørens planlegging og drift av gasssystemet.

Nominasjonsprosessen kan sies å inneholde to elementer: skipers melding til GTS om ønsket levering og/eller avtak av gassvolumer og GTS' bekreftelse til skiper om at slike gassvolumer kan settes inn eller tas ut. Det er dette som regnes som gasstransport i forhold til entry-exit systemet. Jeg vil først ta for meg det førstnevnte tema, herunder hvordan nominasjonen skal fremsettes og hva den skal inneholde, jf. punkt 4.4.2 nedenfor. Deretter behandler jeg GTS' vurdering av om skipers nominasjon oppfyller kravene etter transportavtalen og den påfølgende bekreftelse om at transport gjennomføres, jf. punkt 4.4.3 nedenfor.

¹⁶⁸ Se punkt 1.3.1 foran.

¹⁶⁹ Jf. informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

¹⁷⁰ Dette vil i prinsippet si motta gass fra eller gjøre tilgjengelig gass for brukerne av systemet.

4.4.2 Nominasjon til operatøren om ønsket transport av gass

Nominasjon fra skiper til operatøren innebærer at operatøren besørger transport av gassen gjennom nettverket.¹⁷¹ Slik nominering er i utgangspunktet alle skipere med kapasitetsrettigheter forpliktet til å gjøre.¹⁷² Begrunnelsen for dette er blant annet at operatøren bruker nominasjonene for å kalkulere omfanget av avbrytbar kapasitet som kan utnyttes. Skiper kan uansett fremsette nominasjon på et volum lik 0.

En nominasjon fra skiper gir en anvisning for GTS på hvor mye gass skiper vil sette inn i og ta ut av systemet.¹⁷³ Det gir for så vidt et uriktig bilde å si at en nominasjon kun representerer en *anvisning* for GTS. Så lenge skipers nominasjon er «properly nominated», skal GTS ta imot gass på entry-punkt og/eller gjøre tilgjengelig gass på exit-punkt.¹⁷⁴

Meldinger som er «properly nominated» spesifiserer hvilken portefølje det gjelder, hvilke timer i døgnet gasstransport skal

¹⁷¹ TSC 1.3 «nomination». Som definisjonen viser vil også trader kunne foreta nominasjoner. Dette henspeler seg imidlertid ikke på nominasjoner tilknyttet transport av gass i systemet, men nominasjoner tilknyttet overføring, dvs. kjøp og salg av gass. Dette gjennomgås i punkt 8.3.3.2 nedenfor.

¹⁷² TSC 4.B.2. Det foreligger unntak for noen entry- og exit-punkter. Det dreier seg i hovedsak om situasjoner hvor det er enkelt å identifisere hvor den aktuelle skiper har kontrahert kapasitet, for eksempel dersom det kun er én skiper på et entry- og/eller exit-punkt, se TSC 4.B.2 annet punktum, jf. TSC Appendix 5 punkt 2.3.

¹⁷³ En renominasjon er en endring av en tidligere nominasjon, men følger like fullt fremgangsmåten som vanlige nominasjoner, jf. Regulation 1775/2005 /EC of the European Parliament and of the Council article 2, section 7 and 8. Vedtatt å gjelde fra 1. juli 2006, se artikkel 17. En nominasjon vil være gyldig inntil den blir erstattet av en slik renominasjon, jf. TSC Appendix 5 punkt 2.2 annet punktum.

¹⁷⁴ Jf. TSC 2.2.1. «Proper nomination» er definert i TSC 1.3.

gjennomføres, volum og hvilke entry- og/eller exit-punkt som skiper skal sette inn og ta ut gassen.¹⁷⁵ Nominasjoner kan videre sendes opp til 179 dager før den dagen gasstransporten skal finne sted,¹⁷⁶ men senest en dag før den aktuelle startdatoen.¹⁷⁷ Nominasjoner skal videre fremsettes i kWh.¹⁷⁸

Når det gjelder nominering for transport av gass for kun en time, var det tidligere bestemt at nomineringen kunne innsendes 2 timer før den aktuelle timen.¹⁷⁹ Dette gjelder så langt jeg kan se ikke lenger.¹⁸⁰ En mulighet er at GTS vil ha et ordnet system for alle fremsatte nominasjoner fra skiperne.

Dersom nominasjonen er riktig fremsatt og reglene om matching av skipers nominasjon mot leverende eller mottakende gassaktørs nominasjoner på et entry- eller exit-punkt er oppfylt, vil operatøren sende en bekreftelse og utføre gasstransporten, dvs. motta eller gjøre tilgjengelig gass. Dette kommer jeg nærmere tilbake til i punktet nedenfor. Dersom fristene for fremsettelse av nominasjonene ikke overholdes, settes den nominerte kvantitet til null, slik at ingen gasstransport finner sted.¹⁸¹ Dersom nominasjonen overstiger den kontraherte kapasiteten på de aktuelle entry- og exit-punktene vil nominasjonsmeldingen bli ansett som ikke å ha blitt

¹⁷⁵ TSC Appendix 5 punkt 2.1.

¹⁷⁶ TSC Appendix 5 punkt 2.2 første punktum.

¹⁷⁷ Det samme gjelder for renominasjoner, jf. TSC 4.B.2.

¹⁷⁸ Se presentasjon fra «Shipper's meeting i Schiphol-Rijk av 4. oktober 2005».

¹⁷⁹ TSC 2005-2, Exhibit G punkt 2.2 femte avsnitt.

¹⁸⁰ For renominasjoner er imidlertid dette lagt til grunn, se <http://www.gas-transport-services.com/shippers/operational/518073/>.

¹⁸¹ TSC Appendix 5 punkt 2.2 annet og tredje avsnitt.

sendt overhodet. En slik avvisning av meldingen blir formidlet til skiper fra GTS.¹⁸²

Det kan reises spørsmål om hvorfor en nominasjon som blir fremsatt for sent og en nominasjon som overstiger den kontraherte kapasitet blir behandlet forskjellig. I begge tilfeller vil jo ikke GTS gjennomføre noen gasstransport. Dette har slik jeg ser det uansett ingen betydning for skipers forhold til GTS, og jeg drøfter ikke dette videre. Fysisk oppfyllelse av nominasjoner og de risikoforhold som melder seg i denne sammenheng, gjennomgås i punkt 6.2 nedenfor.

Skipers nominasjon av gass skal fremsettes på en mest mulig presis måte.¹⁸³ I denne sammenheng er det interessant å se nærmere på hvilke konsekvenser unøyaktige nominasjoner får for skiperen og hvordan GTS stiller seg til den fysiske oppfyllelsen i slike situasjoner. Det kunne for eksempel tenkes at regelmessig fremsettelse av nominasjoner som avviker fra den faktiske mengde gass som blir satt inn eller tatt ut, skulle medføre at GTS ser bort fra slike nominasjoner og således nekter skiperen i å sette inn eller ta ut gass.¹⁸⁴

Dette er imidlertid ikke tilfellet. I TSC er følgende bestemt:

«GTS has the right to adjust proper nominations in case shipper displays a pattern of structurally significant higher nominations than allocations».¹⁸⁵

GTS kan altså justere en skipers nominasjoner, så framt skiperen regelmessig nominerer høyere gassmengder enn de som faktisk

¹⁸² TSC Appendix 5 punkt 2.2. fjerde avsnitt. Det er for så vidt bestemt at nominering innenfor den kontraherte kapasitet skal bestrebes, jf. TSC 4.B.2.

¹⁸³ Jf. TSC 4.B.4 og kravet om «reasonable and prudent operator». Se også punkt 4.2 foran.

¹⁸⁴ Sml. foran om en skipers nominasjon som overstiger den kontraherte kapasitet.

¹⁸⁵ TSC 4.B.4 siste punktum.

allokeres, dvs. hva skiper faktisk leverer eller avtar. Det faktum at GTS ikke ser bort fra slike unøyaktige nominasjoner, men oppfyller dem fysisk etter egen justering, henger nok sammen med at skiper bare er forpliktet til å nominere så riktig *som mulig*. Det er altså ikke et ubetinget krav om at nominasjoner representerer faktisk inn- og/eller uttak. Dette må igjen sees i sammenheng med at produksjonsfeltene ikke utvinner en jevn strøm av naturgass. Videre er kravet om presise nominasjoner satt opp mot «reasonable and prudent operator»-standarden. Denne standarden er skjønnsmessig og legger også opp til at skiper skal forsøke ut fra sine profesjonelle ferdigheter å nominere så riktig som mulig.

4.4.3 Operatørens matching og bekreftelse av skipers melding

Etter at skiper har sendt melding om hvilke gassvolumer som skal settes inn og tas ut, undersøker operatøren om disse meldingene kan «matches» mot den gassaktøren som skal levere eller avta gassen til skiper på henholdsvis entry- og exit-punktene.¹⁸⁶ I dette ligger en vurdering av om nominasjonene til partene er korresponderende og således oppfyller vilkårene etter transportavtalen.¹⁸⁷

Matching av nominasjoner har den funksjon at operatøren får en viss oversikt over hvilke volumer som skal leveres til og avtas fra systemet. Dette er viktig sett i sammenheng med operatørens lov-pålagte oppgave om å opprettholde balansen i systemet. Dette er en nødvendighet for et godt fungerende entry-exit system. Jeg skal nå redegjøre for transportavtalens vilkår i forhold til matching av nominasjoner.

¹⁸⁶ Leverende part vil være en oppstrøms-part og mottakende part vil være en nedstrøms-part, se TSC Appendix 5 punkt 4.1.

¹⁸⁷ TSC Appendix 5 punkt 2.1.

For det første må skiper og oppstrøms- eller nedstrømsparten nominere på den samme porteføljen. Det kan nemlig eksistere flere porteføljer for de respektive entry- og exit-punktene, i den forstand at flere skipere har avtalt transport av gass mellom like entry- og exit-punkter. Nominering på den samme porteføljen gjøres ved at partene oppfører det referansenummeret eller den «customer code» som den aktuelle porteføljen er gitt.¹⁸⁸

For det andre må partene sørge for at fortegnet på nominasjonene er ulike, slik at mottakende part, enten skiper på et entry-punkt eller nedstrømspart på et exit-punkt, bruker minustegn foran sin nominasjon.¹⁸⁹ Dette kreves for å avklare hvem som skal levere gass og hvem som skal motta gass.

For det tredje må naturligvis det nominerte gassvolum være korresponderende. Dersom dette ikke er tilfellet, er det den laveste angitte gassnominasjonen operatøren forholder seg til. Dette kalles for «the lesser rule» og medfører at gassvolumet som transporteres (dvs. tas imot i systemet eller settes ut av systemet) blir mindre enn det en av partene forutsatte.¹⁹⁰ Jeg går ikke nærmere inn på hvilke følger dette har mellom partene.

Dersom nominasjonene kan matches, gis det en bekreftelse fra operatørens side. Dette kan sees på som en melding til partene om at de nominerte gassvolum kan settes inn eller tas ut av systemet.¹⁹¹ Denne bekreftelsen tilsvare i all hovedsak innholdet av nominasjonsmeldingen.¹⁹²

Selv om det ikke fremgår klart av transportavtalen, sender GTS også bekreftelse eller beskjed dersom den nominerte gassmengden

¹⁸⁸ «Customer code» er definert i TSC Appendix 5 punkt 1.1.

¹⁸⁹ TSC Appendix 5 punkt 4.1 annet kulepunkt, jf. punkt 1.10 i vedlegget.

¹⁹⁰ TSC Appendix 5 punkt 4.1 tredje kulepunkt i.f.

¹⁹¹ TSC 1.3 «confirmation».

¹⁹² TSC Appendix 5 punkt 4.2.

ikke kan transporteres gjennom systemet.¹⁹³ GTS foretar således løpende bekreftelsesmeldinger selv om transport av gass ikke kan gjennomføres. Dette må sees i sammenheng med skipers plikt til å nominere uavhengig av om nominasjonen vedrører et faktisk transportabelt volum.

I transportavtalen er det ikke regulert hvilken tidsramme GTS har for å sende slik bekreftelse. For bestilling av kapasitet gjaldt det som nevnt en «handling period» for tiden mellom bestilling av kapasitet til kapasitetsrettighetene kan utnytted. En slik tidsramme er ikke inntatt i forhold til nominasjonsprosedyren. Når det gjelder renominasjoner, er det imidlertid bestemt at bekreftelser relatert til disse skal sendes «as soon as reasonably possible» og under enhver omstendighet før timen som bekreftelsen, dvs. gasstransporten, vedrører.¹⁹⁴ Det samme må antas å gjelde for de ordinære nominasjonene.¹⁹⁵

Nominering som relaterer seg til bruk av avbrytbar kapasitet vil bli bekreftet under hensyntagen til nominasjoner og bekreftelser for bruk av fast kapasitet.¹⁹⁶ Dette skyldes at nominering innenfor avbrytbar kapasitet kommer i annen rekke etter de nomineringer som gjøres av skipere med fast kapasitet.¹⁹⁷

¹⁹³ Jf. ansatte i Norsk Hydro. Dette følger for så vidt av hvilket innhold NOMRES-melding er gitt i Edig@s, jf. punkt 4.2 foran. Publisert kodeliste av 1. januar 2006 er tilgjengelig på <http://www.edigas.org/>.

¹⁹⁴ TSC Appendix 5 punkt 4.3.

¹⁹⁵ Også disse kan sendes opptil en dag før gasstransporten skal finne sted, jf. TSC Appendix 5 punkt 2.2.

¹⁹⁶ TSC Appendix 5 punkt 4.4.

¹⁹⁷ Dette er gjennomført ved at avtaler om avbrytbar kapasitet kun selges når avtaler om fast kapasitet er utsolgt. Se mer om dette i punkt 4.3.3 foran.

4.5 Levering og avtak av gass – krav til gassens kvalitet

Etter at partene har fått bekreftet fra GTS at de nominerte gassvolumer kan transporteres gjennom systemet, kan partene forberede levering og avtak av gass på de respektive entry- og exitpunktene. Som nevnt i punkt 3 foran stilles det imidlertid krav til gassens kvalitet. Kvalitetskravene varierer alt etter hvilke entry- og exit-punkter det dreier seg om.¹⁹⁸

Kravene måles først og fremst etter noe som kalles «Wobbe-label».¹⁹⁹ Dette indikerer gassens brennverdi og relative massetetthet. Jeg går ikke detalj på dette punkt, men nøyer meg med å nevne at det eksisterer 4 ulike «Wobbe-labels»: H, L, G+ og G. H-gass transporteres gjennom et eget rørledningsnett, mens de øvrige gasstypene transporteres gjennom et annet.²⁰⁰

Det er skiper som står ansvarlig for at gass med riktig kvalitet blir levert på de respektive entry-punktene.²⁰¹ Forholdet mellom oppstrømsparten og skiper ved levering av gass med feil kvalitet er ikke regulert eksplisitt i transportavtalen. Jeg går uansett ikke nærmere inn på dette, ettersom det er brukerne av systemet og deres forhold til gassoperatøren som er avhandlingens tema. Følgene for skiper ved gassoperatørens levering av gass med feil kvalitet på et exit-punkt, behandles i punkt 6 nedenfor.

Dersom skiper har satt inn gass med riktig kvalitet, sørger GTS for at gassen som skal tas ut på et exit-punkt er samsvarende med entry-gassen.²⁰² Dette forutsetter for øvrig at spesifikasjonene på

¹⁹⁸ Jf. TSC Appendix 2a og 2b.

¹⁹⁹ Se definisjon i TSC 1.3.

²⁰⁰ Jf. punkt 1.2.1 foran og informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

²⁰¹ Dette følger forutsetningsvis av transportavtalen, se TSC 4.D flg.

²⁰² Jf. TSC 4.D.2.1, kfr. 2.3.1.

exit-punktet er lik spesifikasjonene på entry-punktet. Hvis ikke dette er tilfellet, må skiper inngå avtale om noe som kalles for kvalitetskonversjon. Dette går kort fortalt ut på at operatøren, mot en avgift, sørger for at gassen som skal tas ut på et exit-punkt tilfredsstillers kvalitetskravene på dette punktet.²⁰³ Gjennomføring av denne tjenesten forutsetter at skiper har tilstrekkelig kvalitetskonversjonskapasitet.

Det er viktig å merke seg at kvalitetskonversjon bare kan gjøres mot gass med en lavere brennverdi, ikke omvendt.²⁰⁴ Dette innebærer at gasslevering på et entry-punkt med «Wobbe-label» L ikke gir skiper rett til å ta ut gass på et exit-punkt med «Wobbe-label» H.

Et annet tema har vært ulempen med den «smale» tilgangen på L-gass, en gasstype som er forbeholdt Gasunie for videresalg til særlig husholdninger. De ulike markedsaktørene på det nederlandske markedet importerer nemlig H-gass fra andre land og blir således (for å kunne selge gassen videre til husholdninger m.v.) pålagt å konvertere denne gassen til L-gass. For å sørge for at alle aktører på det nederlandske gassmarkedet har det samme utgangspunkt, har dermed DTe foreslått at konverteringskostnadene blir innlemmet i transporttariffene. På denne måten vil kostnadene til denne konversjonen fordeles på alle aktører (også Gasunie).

Kontrahering av slik kapasitet ligner på inngåelse av avtale om transportkapasitet og bygger også på prinsippet om «first come first served».²⁰⁵ Inngåelse av avtale om slik konversjonskapasitet kan likevel ikke gjøres gjennom GEA Click & Book, slik tilfellet er for kontrahering av transportkapasitet. Skiper må enten sende en e-post eller skrive ut et søknadsskjema som kan hentes på

²⁰³ En slik konversjon innebærer en blanding av gassen med gasstyper av lavere verdier eller med nitrogen.

²⁰⁴ Jf. informasjonsbrosjyre fra GTS av 28. november 2005, «Services included 2006» punkt 3.2. Se også TSC' definisjon av kvalitetskonversjon støtter opp om dette: «...the firm service for the conversion of gas with a certain Wobbe label to gas with a lower Wobbe label», jf. TSC 1.3.

²⁰⁵ Jf. «Transportvoorwaarden Gas-LNB» punkt 2.2.2., sml. punkt 4.3.2 foran for transportkapasitet.

GTS' hjemmesider og fakse det til GTS. Selve avtalen om denne tjenesten bekreftes i et «contract data sheet».²⁰⁶

Kvalitetskonversjon kan inngås på dags-, måneds- og årsbasis. Omfanget av den kvalitetskonversjon som kan kontraheres på dagsbasis forholder seg litt forskjellig alt etter hvilken måned man befinner seg i. I vintermånedene kan det kun kontraheres konversjon for 20 % av kapasiteten på de relevante punktene, 50 % i «shoulder»-månedene og 80 % i sommer-månedene. Denne regelen er ikke inntatt i transportavtalen, men fremgår på GTS' hjemmesider.²⁰⁷ Fordelingen har sitt utspring i at GTS er avhengig av tilgang på L-gass og nitrogen for å kunne utføre kvalitetskonversjon. Ettersom denne brukes av sluttbrukere, og vintermånedene alltid innebærer et større forbruk av gass, er det naturlig at tilgang til kvalitetskonversjon om vinteren er forholdsvis dårlig. Når det gjelder tariffregulering tilknyttet kvalitetskonversjon viser jeg til TSC 5.2 flg.

For skiper kan det være vanskelig å avgjøre eksakt hvor mye kvalitetskonversjonskapasitet som må bestilles. Et hjelpemiddel er oversikten i transportavtalen over hvilke «Wobbe-label» som gjelder for de respektive punktene.²⁰⁸ Dersom skiper har en viss formening om hvilke entry- og exit-punkter som skal benyttes i systemet, samt hva slags gassvolumer som skal kjøpes eller selges på TTF, kan denne oversikten være et godt hjelpemiddel. Ut fra denne kan for eksempel en selger være påpasselig med å inngå salg av gassvolumer med «Wobbe label» H dersom selger for det meste skal ha gass satt inn gjennom et entry-punkt med «Wobbe label» L.

²⁰⁶ TSC punkt 2.3.3.

²⁰⁷ Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/>.

²⁰⁸ Jf. TSC Appendix 2 a og 2b.

5 Balanse i transportsystemet

5.1 Generelt

For at transport av gass i et gasstransportsystem skal foregå på en effektiv måte, må det foreligge balanse i systemet. Dette vil kort fortalt si at det settes inn like mye gass som det tas ut, og at inntak og uttak dessuten gjøres på samme tidspunkt.²⁰⁹ Hvis det oppstår ubalanse i systemet, vil trykket enten falle eller øke. Dersom trykket faller, som følge av at det tas ut mer gass enn det settes inn, vil transportkapasiteten reduseres. Dersom trykket øker, som følge av at det settes inn mer gass enn det tas ut, vil systemets sikkerhet bli utsatt. Ved begge tilfeller er det nødvendig med balansering, enten ved at gass settes inn eller at gass tas ut.

I tillegg til at det er viktig med balanse i det fysiske gasstransportsystemet, er det også viktig at det foreligger balanse mellom de kjøp og salg som gjøres gjennom TTF-systemet.²¹⁰ Et salg her innebærer at kjøper kan ta gassen ut av systemet. Dersom selger ikke har satt inn gass eller sørget for å kjøpe et tilsvarende volum av en annen aktør, kan dette også innebære at det oppstår ubalanse i systemet. Disse gassalgsp porteføljene er gjenstand for de samme toleransegrenser som ved fysisk transport av gass i systemet.²¹¹ Jeg kommer tilbake til slike gassalgsp porteføljer i del III.

I Nederland utføres den fysiske balanseringen av den nederlandske gassoperatøren, og må sees i sammenheng med operatørens lov-pålagte plikt om å operere gassnettverket på en effektiv og sikker måte.²¹² Hvordan GTS henter gass inn i systemet og tar gass ut av

²⁰⁹ Se for så vidt punkt 5.2 nedenfor om «linepack».

²¹⁰ TSC 4.A.1.3.

²¹¹ Jf. informasjon fra Natasja Dewaele, Key Account Manager – Gas Marketing, Hydro Oil and Energy Markets.

²¹² Stabilitet og sikkerhet er for øvrig en forutsetning for ethvert gassnettverk og eksistensen av et balanseringsregime ligger dermed implisitt i ethvert

systemet, behandles kort i punkt 5.2 nedenfor. Videre er det fastslått regler om balanse mellom skippers levering og avtak av gass i systemet. Disse reglene har som funksjon å forhindre at systemet som helhet kommer i ubalanse, og kan kalles for et balanseringsregime. Det nåværende balanseringsregimet i det nederlandske gassnettverket er forholdsvis nytt og komplisert.²¹³ Transportavtalens regler om hvordan balanse mellom inntak og uttak av gass beregnes, redegjøres for i punkt 5.3.

For at et balanseringsregime skal virke på en bra måte er det nødvendig med balanserings- eller fleksibilitetstjenester fra operatørens side. Fleksibilitet er evnen til å balansere inntak og uttak av gass eller mer presist gassleveransene og gassforbruket.²¹⁴ Disse tjenestene gjennomgås i punkt 5.4 og 5.5. Hvilke følger ubalanse mellom skippers levering og avtak av gass har, er temaet i punkt 5.6 nedenfor.

Det eksisterende balanseringsregimet avviker i stor grad fra den tidligere transportavtalen. De tidligere reglene var nemlig sterkt kritisert på grunn av strenge balanseringsregler, et dårlig tilbud av fleksibilitetstjenester fra GTS' side og høye bøter for ubalanse.²¹⁵ Eksempelvis måtte skiper betale 170 % av markedsprisen for gass dersom vedkommende skiper tok ut mer gass enn det som ble satt inn. Et for strengt regime medfører at skipere vil være tilbakeholdne med å bruke systemet, og er derfor til hinder for EUs krav om liberalisering og åpning for konkurranse. Dette har medført at det nederlandske

gasstransportsystem. Opprettholdelsen av balansen i systemet er kalt «nettintegritet», se <http://www.gastransportservices.com/shippers/balancing/>.

²¹³ Presentert i april 2005. Om regimets kompleksitet, se som illustrasjon uttalelse fra GTS på Shippers Meeting av 7. februar 2006. vedrørende det nye balanseringsregimet: «Hard to understand for common mortal men».

²¹⁴ *Van Beuge/Roggenkamp* s. 295.

²¹⁵ Tariffene for transport av gass var også meget høye, samt at skipere måtte betale for kvalitetstjenester selv om disse ikke ble benyttet, jfr. *Arentsen/Künneke* s. 118 flg.

systemet på nåværende tidspunkt er blitt mer brukervennlig, både i forhold til fleksibilitetstjenester og illeggelse av gebyrer.

5.2 Fysisk balansering av transportsystemet

Temaet for dette punktet er hvordan GTS håndterer den fysiske balansering av transportsystemet.²¹⁶ Det må skilles mellom negativ og positiv ubalanse. Negativ ubalanse forekommer dersom det er for lite gass i nettet, og positiv ubalanse oppstår dersom det er for mye gass i systemet.²¹⁷

Det nederlandske gassrørledningsnettverket kan imidlertid håndtere kortere perioder med negativ og positiv ubalanse. Dette kalles for «linepack» og innebærer at nettverket kan fungere selv om det forekommer perioder hvor levering overgår etterspørsel og perioder hvor etterspørsel overgår levering.²¹⁸

Når det gjelder den fysiske balanseringen, opprettholder GTS balansen i systemet ved å tilføre eller ta ut gass av systemet. Tilførsel av gass til systemet skjer først og fremst fra Groningen-feltet (gjennom Gasunie).²¹⁹ Dette er det største gassfeltet i Nederland og utgjør slikt sett en viktig gasskilde i denne sammenheng. Tilførselen fra feltet gjøres ved gassutvinningen intensiveres i perioder med negativ ubalanse i nettet. Dette kalles for «swing production» og tilrettelegger for en fleksibilitet som kan vare over lange perioder (særlig vintersesongen).²²⁰ Groningen-feltet er så «nærme» gassmarkedet at det til en viss grad faktisk erstatter

²¹⁶ Dette er en lovpålagt forpliktelse, jf. gassloven artikkel 10.

²¹⁷ Denne betegnelsen bruker jeg også for avvik mellom skips inn- og uttak og/eller kjøp og salg av gass på TTF, se punkt 5.3 og 8.3.3.4 nedenfor.

²¹⁸ *Frontier Economics* s. 23.

²¹⁹ *Neef* s. 249. Også noen mindre felter kan raskt tilføre gass til systemet, se *Bentham* s. 5.

²²⁰ *Van Beuge* s. 331 og *Frontier Economics* s. 27.

behovet for kunstige gassoppbevaringssteder og dessuten varmtvannstanker for sluttbrukerne.²²¹

Gass kan også hentes fra gasslagere.²²² Disse er antatt å ville bli viktigere i årene som kommer, ettersom halve Groningen-feltet er utvunnet.²²³ GTS kontrollerer et lager med L-gass, noe som er viktig av hensyn til forsyningsikkerheten til sluttbrukerne.²²⁴

Ønsket om å bevare Groningen-feltet har videre ført til at GTS må forsøke å hente gass fra andre steder.²²⁵ GTS har således gått ut i markedet med et såkalt «call for interest» til større gassprodusenter i markedet angående langvarig levering av gassvolumer til GTS.²²⁶ Målet er å finne gassprodusenter som kan sørge for GTS ønskede inn- og utkapasiteter hver dag hele året. Jeg går ikke nærmere inn på innholdet av de avtalene GTS har sluttet med produsentene.²²⁷

Når det er for mye gass i systemet, må gass tas ut av systemet. Dette gjøres først og fremst ved å injisere gass i gasslager.²²⁸ Et alternativ kan også være at GTS selger overskudd av gass til brukerne av systemet, og at gass på denne måten blir tatt ut av systemet. Jeg har imidlertid ikke funnet noen eksplisitte bestemmelser om salg av gass fra operatøren til brukerne av systemet.

²²¹ Sml. motsetningsvis for Storbritannia hvor det er nødvendig med slike oppbevaringssteder i transmisjonssystemet, jf. *The Brattle Group* s. 9.

²²² Dette kan være et uttømt gassfelt, salthuler eller LNG-gasslagere, se *Bentham* s. 5.

²²³ *Van Beuge* s. 353. Artikkelen ble publisert januar 2004.

²²⁴ Se *Frontier* s. 26.

²²⁵ Om feltets rolle i det nederlandske gassnettverket, se punkt 1.2.1 foran.

²²⁶ 10-20 år, jf. brev fra GTS til skipere av 3. februar 2006. I Nederland er det ikke tilrettelagt for et marked hvor operatøren kan kjøpe gass, sml. motsetningsvis det britiske On-the-Day Commodity Market hvor den National Grid NTS (operatøren) kan kjøpe gass, se *Hegna* s. 79 flg.

²²⁷ Alt samles under en såkalt «Master Agreement», se GTS' informasjon om «Tender Flexibility Service 2007» av 26. april 2006.

²²⁸ *Frontier* s. 25.

Likevel innebærer GTS' balanseringstjenester for transport og salg av gass at gassmengder blir tilført GTS. Denne gassen kan GTS selge til brukerne av systemet igjen, dvs. i de tilfeller hvor brukerne er i negativ ubalanse. Dette er for øvrig ikke betegnet som salg, men som en balanseringskostnad hvor vedkommende bruker må betale for gassen. Slik ubalanse innebærer også at brukeren blir ilagt en tilleggsavgift. Disse kostnadene blir gjennomgått i punkt 5.6.1 nedenfor.

5.3 Balanse mellom entry- og exit-gass

Balanse mellom skipers entry- og exit-gass er nødvendig, utover den fleksibilitet som GTS kan yte, for å opprettholde systemets mulighet til å transportere gass på en effektiv og sikker måte. I dette punktet er temaet hvordan balanse mellom skipers fysiske entry- og exit-gass beregnes i det nederlandske gasstransportsystemet.²²⁹

Balansen mellom entry- og exit-gass undersøkes hver time. Andre land har valgt balansering på dagsbasis, noe som innebærer større fleksibilitet for de aktuelle skiperne.²³⁰ Imidlertid er ikke dette mulig for det nederlandske systemet, ettersom infrastrukturen her er annerledes oppbygget og en eventuell endring representerer en høy kostnad.²³¹

Selve beregningen av balansen foretas ved at uttak av gass på et exit-punkt måles mot inntak av gass på et entry-punkt 2 timer

²²⁹ Slik entry- og exit-gass er i utgangspunktet ikke begrenset til de fysiske levering og avtak i systemet, men også hva brukeren tilfører sin portefølje gjennom kjøp og salg av gass i systemet. Se mer om dette i punkt 5.6.1.

²³⁰ Dette er tilfellet i Storbritannia, jf. blant annet UNC TPDE 5.1.1.

²³¹ Se tidligere versjon av hjemmesiden til GTS, <http://www.gastransport-services.com/gastransport/en/2006/gastransport-services/faq>.

senere.²³² Skipere er slikt sett gitt en to timers «kreditt» på å sørge for at uttak og inntak stemmer overens. Dette innebærer at den nødvendige balansen innenfor en skipers portefølje opprettholdes når forskjellen mellom samlet uttak fra et exit-punkt mellom eksempelvis kl. 10.00-11.00 er lik (eller innenfor for de akseptable avvik) samlet inntak på et entry-punkt kl. 12.00-13.00.²³³ Skiper er gjennom denne ordningen gitt en viss fleksibilitet til å sørge for at det ikke oppstår ubalanse i porteføljen. Skiper skal for så vidt forsøke å opprettholde et samsvarende inn- og uttak av gass på entry- og exit-punkt.²³⁴

Dersom skiper har tatt ut mer gass enn hva som er levert i systemet, kan han sies å være i negativ ubalanse.²³⁵ Omvendt er skiper i positiv ubalanse dersom han har levert mer gass enn hva som er tatt ut.²³⁶

5.4 Toleransegrenser som fleksibilitetstjeneste

5.4.1 Innledning

GTS yter fleksibilitet til skiperne ved å akseptere visse avvik i en skipers inntak og uttak av gass, dvs. i skipers portefølje. Denne

²³² TSC 4.A.1.1 første avsnitt. Ordningen kalles for «timeshift $t=t+2$ », jf. brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005.

²³³ Når det gjelder «wheeling», «shorthaul» og TTF-porteføljer er det fortsatt det gamle systemet som regjerer, dvs. at gass skal settes inn og tas ut på samme timen, jf. TSC 4.A.1.2 og 4.A.1.3.

²³⁴ TSC 4.A.1.1 femte avsnitt. Kravet følger også av «reasonable and prudent operator»-standarden, jf. TSC 4.B.4.

²³⁵ På samme måte som systemet som helhet kan være i negativ ubalanse, se punkt 5.2. foran.

²³⁶ På GTS' hjemmeside brukes benevnelsene «surplus» og «shortage», hvor «surplus» er de tilfeller hvor skiper setter inn mer gass enn hva som blir tatt ut og «shortage» hvor skiper tar ut mer enn hva som blir satt inn. Jeg forholder meg imidlertid til benevnelsene i brødteksten.

fleksibiliteten kalles for toleranse og er en følge av at GTS kan håndtere avvik av entry- og exit-gass innenfor kortere perioder, jf. blant annet «linepack».²³⁷

GTS opererer med ulike toleransegrenser i denne sammenheng: toleranse på timesbasis (aksepterte avvik innenfor en gasstime), kumulativ toleranse (akseptere avvik for samlede gasstimer i løpet av en dag) og daglig margin (akseptert avvik på dagsbasis). Reglene for de to førstnevnte er forholdsvis like og behandles samlet.

5.4.2 Toleranse for avvik i løpet av en eller flere gasstimer («hourly and cumulative tolerance»)

Toleranse på timesbasis går ut på at GTS aksepterer en prosentvis ubalanse per portefølje per time.²³⁸ Kumulativ toleranse innebærer en aksept av ubalanse per portefølje for de fortløpende samlede timene med transport av gass i løpet av en gassdag.²³⁹

De to typene av toleranse er gitt forskjellige verdier alt etter størrelsen på skipers gassportefølje. Det opereres med tre ulike toleranseverdier eller toleransegrupper. For å avgjøre størrelsen på porteføljene legges følgende beregningsmåte til grunn: Kontrahert entry-kapasitet pluss kontrahert exit-kapasitet delt på 2. Toleransegruppe 1 omfatter porteføljer med størrelse fra 0-250 000 m³/per time. Gruppe 2 omfatter porteføljer med størrelse mellom 250 000-1 000 000 m³/per time. Endelig omfatter toleransegruppe 3 kapasitetsrettigheter for gassvolum over 1 000 000 m³/per time.

²³⁷ Punkt 5.2 foran.

²³⁸ TSC 1.3 «hourly tolerance» .

²³⁹ TSC 1.3. «hourly cumulative tolerance». En «gassdag» er i TSC 1.3 definert som tidspunktet kl. 06.00 til kl 06.00 dagen etter.

Det er imidlertid viktig å merke seg at det nederlandske systemet opererer med et «passing through»-prinsipp.²⁴⁰ Dette vil si at en portefølje over 1 000 000 m³/per time kun blir gitt toleransegrensen i gruppe 3 for den del av kapasiteten som overstiger dette volum.

Hver toleransegruppe er gitt en prosentvis toleranse som til slutt vil gjenspeile seg i et akseptabelt toleransevolum. Denne blir beregnet en gang i året og da ut fra den foreliggende kontraherte kapasitet i det nederlandske gassnettverket. Det tas videre hensyn til omfanget og uvishheten av antall porteføljer, samt den usikkerhet som gassmarkedet står overfor.²⁴¹ Dersom antall porteføljer eller størrelsen av visse porteføljer øker drastisk, har GTS rett til å fastsette toleransegrenser på månedlig basis.

Det ble ikke gitt noen toleransegrenser for hele 2006, kun for januar 2006. Det følger imidlertid av GTS' hjemmeside at disse vil gjelde for hele året, så fram det ikke skjer en drastisk økning av porteføljer og porteføljestørrelser. Dette må anses som et rimelig forbehold: Jo flere som kontraherer kapasitet, jo større risiko er det for at systemet vil komme i ubalanse. Dette kan forhindres ved å sette strengere krav til skiperne, slik at disse er mer påpasselige med å holde sine porteføljer i balanse.

Toleransegrensene er publisert på GTS' hjemmeside.²⁴² Toleranse på timesbasis er gitt følgende prosentsatser: 26 % for gruppe 1, 12,8 % for gruppe 2 og 5,7 % for gruppe 3. Kumulativ toleranse er gitt prosentsatser med 104 % for gruppe 1, 51,2 % for gruppe 2 og 22,8 % for gruppe 3. Hvordan disse satsene faktisk forholder seg til de

²⁴⁰ Dette følger av brev fra GTS til skipere av 6. juli 2005 (side 3) og <http://www.gastransportservices.com/shippers/balancing/517972/>.

²⁴¹ Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/balancing/517972/>.

²⁴² TSC 4.A.2.2. Toleransegrensene for 2007 er tilnærmet like grensene for 2006.

ulike porteføljene, dvs. hvordan akseptabel/uakseptabel ubalanse beregnes, gjennomgås i punkt 5.6 nedenfor.

De ovennevnte toleranseverdiene eller toleransegruppene representerer for så vidt ingen faste satser. De er nemlig avhengig av den aktuelle temperaturen i Nederland. Det tas utgangspunkt i den effektive temperaturen, dvs. under hensyn til vinden, i byen de Bilt i Nederland.²⁴³ Toleransesatsen på timesbasis minskes lineært for temperatur under 0 °C til 2 % for temperatur på -17 °C. For kumulativ toleranse minskes satsen også lineært fra 0 °C, men til 4 % for temperatur på -17 °C.

Det bør videre sies at de ovennevnte grenser gjelder i forhold til den ordning som er gjennomgått i punkt 5.3 foran, hvor skiper leverer gass 2 timer etter at gass er avtatt. Skiper kan imidlertid velge en annen ordning hvor balansen beregnes under en kortere tidsramme, dvs. at gass skal settes inn og tas ut innenfor den samme timen.²⁴⁴ Toleransegrensene blir i dette tilfellet redusert med 25 % for alle standard toleransesatser.²⁴⁵

Det kan stilles spørsmålsteget ved hvorfor GTS har valgt å *redusere* toleransegrensene i et slikt tilfellet. I førstnevnte tilfellet yter jo GTS en større fleksibilitet til de respektive skiperne: Det må jo antas å være enklere å kontrollere hvor mye som skal settes inn enn det som tas ut. Uttak av gass er hovedsakelig tilknyttet gas-salgavtaler med større forbrukere, industri m.v. og her er det kan det være en viss usikkerhet om vedkommende bruker faktisk mottar

²⁴³ TSC 4.A.2.1.

²⁴⁴ Tilbudet er ikke forfattet i TSC, men følger av brev fra GTS til skipere av 14. oktober 2005, se også <http://www.gastransportservices.com/shippers/balancing/517987/>.

²⁴⁵ Jf brev fra GTS til skipere av 7. juli 2005 (side 1).

det avtalte volum.²⁴⁶ Inntak av gass kan lettere kontrolleres ved at produksjonen for de aktuelle feltene stoppes eller intensiveres.

Slikt sett har mange skipere stilt seg uforstående til reduksjon av toleransegrensene ved balanseberegning av inn- og uttak i løpet av den samme timen. I brevet hvor GTS presenterte muligheten til å velge beregning av balanse innenfor en time var det som nevnt fastslått at de respektive toleransegrensene skulle reduseres med 25 %. Etter forhandlinger med ulike skipere, deriblant Norsk Hydro, ble imidlertid en prosentvis reduksjon på 10 % fastsatt som en provisorisk ordning for 2006.²⁴⁷

Det må uansett sies at beregning av balanse av entry- og exit-gass innenfor en time ikke kan anses å være et stort problem for en skiper med tilgang til egne produksjonsfelter. Så lenge det hele tiden produseres gass og det foreligger gassalgsavtaler med sluttforbrukere, representerer ikke dette en problematisk ordning. For disse aktørene kan det faktisk være nødvendig å velge t=t regime, ettersom det er mer kostnadseffektivt å la feltene jevnlig produsere gass. Det er også et faktum at kun 20 % av skiperne i markedet har valgt ordningen med balanseberegning innenfor en tidsperiode på 2 timer.²⁴⁸

5.4.3 Toleranse for avvik i løpet av en dag («*daily margin*»)

Toleranse for avvik i løpet av en dag er ikke fastslått direkte i transportavtalen. GTS har i kraft av sin stilling som operatør i gassrørledningsnettverket bestemt at denne skal settes til 2 % av den kontraherte transportkapasiteten til en skiper.²⁴⁹

²⁴⁶ Gjennom reglene om nominering og matching, gjennomgått i punkt 4.4 foran.

²⁴⁷ Dette gjelder ikke for 2007, se <http://www.gastransportservices.com/shippers/balancing/517987/>.

²⁴⁸ Jf. «Publication of presentations Shippers' Meeting of 7 February 2006».

²⁴⁹ Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/balancing/517972/>.

Et spørsmål i denne sammenheng er om toleransegrensen skal fordeles på entry- og exit-punktene, slik at det kun ytes 1 % toleranse av den kontraherte kapasitet for det totale inntaket på ulike punktene. Dette må antas å svares bekræftende. Det er nemlig ikke som ved reglene om toleranse av kapasitetsoverskridelser uttrykkelig fastslått at det skal skilles mellom entry- og exit-punkt ved fastsettelse av toleransegrenser.²⁵⁰

Denne presentsatsen er likevel ikke gjeldende for de neste årene. Det er i stedet bestemt at daglig toleranse for 2006 er 36 %, for 2007 18 % og for 2008 10 %. Disse satsene er presentert på GTS' hjemmesider og avviker fra de satsene har blitt fremlagt tidligere.²⁵¹ GTS fremla denne informasjonen i mai 2006 og det må således legges til grunn at det er disse som er de gjeldende satser på nå-værende tidspunkt.²⁵²

Hvordan daglig toleranse forholder seg til det transporterte daglige volum gjennom systemet, dvs. hva som anses som akseptable/uakseptable avvik, gjennomgås i punkt 5.6.4 nedenfor.

5.4.4 Utvidelse av toleransegrenser – Combiflex

I tillegg til de standardiserte toleransegrensene som er gjennomgått foran, tilbyr GTS en tjeneste hvor toleransegrensene utvides. Denne tjenesten kalles for Combiflex og ble tilbudt til skiperne f.o.m. januar 2006.²⁵³

Som nevnt i punkt 5.4.1 er de standardiserte toleransegrensene et utslag av det nederlandske gassrørledningsnettets mulighet til å kunne håndtere både negativ og positiv ubalanse i kortere perioder.

²⁵⁰ Se TSC 4.A.5.2. Sml. også TSC 2005-2 hvor en slik løsning var valgt.

²⁵¹ Jf. brev fra GTS til skipere av 7. juli 2005.

²⁵² I kraft GTS' eierposisjon i forhold til nettverket, se punkt 1.3 foran. Daglig toleranse er ellers bestemt uavhengig av temperaturen.

²⁵³ Se brev fra GTS til skipere av 11. november 2005.

En ytterligere økning av toleransegrensene forutsetter derfor at GTS kan kjøpe ekstra gassvolumer fra produsenter.²⁵⁴

Tjenesten er ikke inkludert i transportavtalen. Det er imidlertid gitt rom for tilretteleggelse av en slik fleksibilitetstjeneste i bilag 4 til gassforskriften.²⁵⁵ Det er her fastslått at reglene tilknyttet en slik tjeneste skulle ha vært innlemmet i bilaget, men at det på daværende tidspunkt (november 2005) ikke var mulig å gjøre dette.²⁵⁶ Slikt sett er det gitt en hjemmel for å introdusere en fleksibilitetstjeneste uten at denne er nærmere detaljert. Etter min mening er dette for så vidt en fordel fra GTS' side. En slik hjemmel gjør det jo mulig å presentere nye og om mulig forbedre de eksisterende fleksibilitetstjenester.

Combiflex-tjenesten var betinget av at det nederlandske energi- og konkurransetilsynet (DTe/NMa) konkluderte med at Gasunie Trade & Supply hadde en dominerende markedsposisjon på fleksibilitetsmarkedet.²⁵⁷ Det følger av den nederlandske gasslov at fleksibilitetstjenester skal tilbys dersom Gasunie har en dominerende posisjon i fleksibilitetsmarkedet.²⁵⁸

Combiflex-tjenesten innebærer konkret at skiper godskrives ytterligere toleranse på times- og dagsbasis. Det dreier seg ikke om

²⁵⁴ Se brev fra GTS til skipere av 30. november (side 1), samt bilag 4 til brevet punkt 9. Dette må også sees i sammenheng med GTS' utsendelse av et såkalt «call for interest» i brev av 3. februar 2006 hvor skipere er forespurt om muligheten til å levere større gassvolum til GTS i en periode på mellom 10-20 år.

²⁵⁵ Transportvoorwaarden punkt 2.3.

²⁵⁶ Jf. særlig tidspunktet for avgjørelsen fra DTe/NMA om at en ny fleksibilitetstjeneste skulle tilbys (dvs. desember 2005).

²⁵⁷ Jf. beslutning med navn «Methodebesluit flexibilitetsdiensten» av 5. desember 2005. Denne beslutningen bygger på en rapport av Frontier Economics som ble utarbeidet for DTe, «Research into Flexibility Services – Final Report». Rapporten ble ferdigstilt i mars 2005.

²⁵⁸ Jf. gassloven artikkel 10a bokstav d) og artikkel 53.

en standardisert økning. Tjenesten er delt opp i enheter, slik at skiper kan utvide sine toleransegrenser alt etter hvor mange enheter med Combiflex som kjøpes. Det skilles mellom to ulike enheter av Combiflex, Combiflex A og Combiflex B.

Kjøp av én enhet med Combiflex A medfører at toleranse-grensene, dvs. i prinsippet toleransevolumene, for positiv og negativ ubalanse i en skipers portefølje øker med 1 m³ for toleranse på timesbasis, 1 m³ for kumulativ toleranse og 24 m³ for daglig toleranse.²⁵⁹ Det er ikke uvanlig at en skiper kjøper flere enheter med Combiflex og således øker toleransegrensene i et større omfang.

Kjøp av én enhet med Combiflex B innebærer også en økning av de samme toleransegrenser, men her skilles det mellom positiv og negativ ubalanse i porteføljen. Toleransegrensen for negativ ubalanse øker med tilsvarende volum som Combiflex A. Toleransegrensen for positiv ubalanse øker imidlertid her kun med 1/3 m³ for toleranse på timebasis og kumulativ toleranse. Den daglig toleransen økes videre med bare 8 m³.²⁶⁰

Tilbudet av Combiflex er som nevnt foran avhengig av at GTS inngår avtaler med produsenter om levering av gass. Tilbudet av Combiflex vil slikt sett være begrenset. Tildeling av Combiflex A og B skjer derfor etter en «pro rata»-metode. Jeg går ikke nærmere inn på dette.²⁶¹

Fleksibilitetstjenesten kan ikke kontraheres på et hvilket som helst tidspunkt. Skiperne har kun 4 muligheter i løpet av året til inngå avtale om en slik tjeneste. Det dreier seg om fastsatte tidsfrister for innsending av forespørsel om slik tjeneste. Disse blir

²⁵⁹ Bilag 4 punkt 8 første avsnitt i brev fra GTS til skipere av 30. november 2005.

²⁶⁰ Bilag 4 punkt 8 annet avsnitt i brev fra GTS til skipere av 30. november 2005.

²⁶¹ Se for øvrig bilag 1 til brev fra GTS til skipere av 30. november 2005.

presentert fortløpende i brev fra GTS til skiperne.²⁶² Grunnen til at det foreligger slike konkrete tidsfrister er nok begrunnet i GTS' kvartalmessige prognoser over hvor store gassvolumer som kan bli levert fra de forskjellige gassprodusentene.

Kostnaden for Combiflex varierer ut fra hvilken type Combiflex som kontraheres. Prisene for Combiflex i 2006 har ligget i underkant av ca. €100 per enhet.²⁶³ Prisene for Combiflex i 2007 har ligget noe høyere.²⁶⁴

5.4.5 Omsetning av toleransegrenser

Toleransegrensene kan videre omsettes mellom brukerne av systemet.²⁶⁵ Det er kun toleransegrenser på timesbasis og kumulativ toleranse som kan selges og kjøpes.²⁶⁶ Salg av toleransegrenser fra en skiper til en annen innebærer at kjøpende skiper øker sine toleransegrenser og at selgende skiper reduserer sine toleransegrenser. Et salg av alle toleransegrenser på et entry- og exit-punkt medfører slikt sett at skiper ikke har noen fleksibilitet i forhold til avviket mellom entry- og exit-gass.

Omsetning av toleransegrenser er gjenstand for et behandlingsgebyr på €118 per handel eller avtale.²⁶⁷

²⁶² De to første fristene var henholdsvis i midten av desember 2005 og januar 2006. De to siste fristene for 2006 var i slutten av april og midten juli.

²⁶³ Se publiserte priser på <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/634088/>.

²⁶⁴ Se henvisning i fotnote foran.

²⁶⁵ TSC 2.9.10.

²⁶⁶ TSC 2.9.10. Daglig toleranse kan ikke trades mellom brukerne, se <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/518014/>. da dette ikke er definert som en toleransegrense i transportavtalen, men kun som en daglig margin for porteføljene, se tidligere versjon av GTS' hjemmeside på <http://www.gastransportservices.com/gastransport/en/2006/gastransportservices/faq>.

²⁶⁷ TSC 5.5.1, jfr. TSC Appendix 1 c).

5.5 Øvrige fleksibilitetstjenester

5.5.1 Innledning

I fremstillingen foran er det gitt en oversikt over det som kan kalles den overordnede fleksibilitetstjenesten som ytes fra GTS' side, nemlig toleransegrensene. Formålet med dette avsnittet er å se nærmere på hvilke andre fleksibilitetstjenester som er tilgjengelig i det nederlandske gassnettverket. Dette henspiller seg både på ytterligere fleksibilitet som ytes av gassoperatøren, men også fleksibilitet som skiperen selv kan oppnå i markedet.

For det første skal jeg gi en oversikt over en balanseringstjeneste som kalles for «online balancing», jf. punkt 5.5.2 nedenfor. Denne tjenesten avlaste skipers egen håndtering av ubalanse, og gjelder for skipere som kontrollerer et eget gasslager eller gassfelt. Operatøren gis rett til å benytte skipers gasslager og sørge for at skipers eventuelle ubalanse mellom entry- og exit-gass rettes opp ved inn- eller uttak av gass fra eller til et slikt lager.²⁶⁸

For det andre vil jeg kort redegjøre for hvordan skipere bruker APX som et balanseringsverktøy, jf. punkt 5.5.3. APX er som nevnt innledningsvis en gassbørs som ble opprettet i februar 2005. Dette er ikke å anse som en fleksibilitetstjeneste fra GTS' side, men en fleksibilitet som skipere (og tradere) selv kan oppnå.

5.5.2 Online balancing

«Online balancing» er en tjeneste hvor operatøren gis kontroll over en skipers gasskilde med det formål å balansere skipers portefølje ved eventuell positiv eller negativ ubalanse.²⁶⁹ GTS får ved dette fullmakt til å operere gasskilden innenfor nærmere betingelser som

²⁶⁸ TSC Appendix 7 punkt 6 og 7.

²⁶⁹ TSC Appendix 7, punkt 2. En avtale om denne tjeneste inngås for 12 måneder, jf. TSC 2.7 flg.

avtales mellom partene. Jeg kommer tilbake til disse betingelsene i avsnittet nedenfor. Skipers gasskilde kan eksempelvis være gasslager eller et gassfelt.²⁷⁰ Tjenesten må ut fra dette bare anses aktuell for større etablerte gassaktører.

Online balancing med utgangspunkt i et gasslager må holdes atskilt fra GTS bruk av slike oppbevaringskilder for å opprettholde systemets integritet. Dette er et fleksibilitetsspørsmål som ikke henspeiler seg på skiperne, men kun på GTS' ansvar for å holde gasstransportssystemet i balanse.²⁷¹

Før GTS påtar seg oppgaven med å balansere en eller flere av skipernes porteføljer, foretas det en vurdering av den aktuelle gasskilden som skiper presenterer for GTS.²⁷² Denne vurderingen går blant annet ut på tilgangen til fast kapasitet på entry- og exitpunkt tilknyttet kilden. Videre vurderes hvilke muligheter det er for å redusere eller øke hastigheten av gasstrømmingen fra kilden, og hvilke muligheter GTS har til å kontrollere kilden.

Det stilles krav til at skiper gir GTS tilgang til et måleapparat som fortløpende gir informasjon om kildens yteevne.²⁷³ Skiper skal dessuten gi GTS en oversikt over forskjellen mellom inn- og uttak av gass innenfor den aktuelle porteføljen som GTS er gitt i oppgave å balansere. Denne oversikten må fremlegges hver time, jf. den nederlandske ordningen med toleranse på timebasis. Dette er naturlig, ettersom GTS' oppgave i denne sammenheng er å avhjelpe den ubalanse som eventuelt har oppstått i skiperens portefølje.

Når selve tjenesten starter, gis GTS full rådighet over kilden innenfor «the flexibility range».²⁷⁴ Dette er definert som

²⁷⁰ Se definisjon av gasskilde i TSC Appendix 7 punkt 1.

²⁷¹ *Frontier Economics* s. 25 flg. og punkt 5.2 foran.

²⁷² Se TSC Appendix 7 punkt 3, bokstav a)-i).

²⁷³ TSC Appendix 7 punkt 4.

²⁷⁴ TSC Appendix 7 punkt 5.

«the range between the maximum capacity of the source and the minimum capacity of the source that is put to the disposition of GTS in order to perform the OLB service».²⁷⁵

Fastsettelsen av denne rekkevidden er altså helt avgjørende for innholdet av tjenesten. Jo større tilgang GTS er gitt til kilden, jo mindre vil muligheten være for at skiperen skal komme i ubalanse. Dette er imidlertid et kostnadsspørsmål for skiperen.

Online balancing-tjenesten er gjenstand for to tariffer, en fast og en variabel. Skiper må for det første betale et inngangsgebyr på €10 000.²⁷⁶ Dersom det blir endringer i kildens parametere, dvs. de forhold som er gjenstand for vurdering fra GTS før tjenesten i verksettes,²⁷⁷ vil et tilleggsgebyr kunne bli ilagt.²⁷⁸

5.5.3 APX som balanseringsverktøy

Gassbørsen APX kan brukes som et balanseringsverktøy for skiperne i det nederlandske gasstransportsystemet. Med balanseringsverktøy mener jeg skipers egen mulighet til å balansere sin gassportefølje i nettverket. Som nevnt i punkt 1.2.2 er det brukerens nettobalanse i systemet som er avgjørende. Denne nettobalansen måles ut fra fysiske inn- og uttak og kjøp og salg av gass i entry-exit systemet.

Sammen med APX kan det derfor sies å eksistere 3 variabler for en brukers mulighet til å opprettholde sin nettobalanse i systemet; fysiske inn- og uttak, kjøp og salg på TTF og kjøp og salg av gass gjennom APX. Forskjellen mellom TTF og APX er at sistnevnte må sees på en fleksibilitetstjeneste som eksisterer i markedet, og ikke en tjeneste som ytes av gassoperatøren.

²⁷⁵ Se TSC Appendix 7 punkt 1.

²⁷⁶ TSC Appendix 7 punkt 10, jf. TSC Appendix 1 c).

²⁷⁷ Tilgangen til fast kapasitet, GTS' kontroll over kilden m.m., se TSC Appendix 7 punkt 3 bokstav a)-i).

²⁷⁸ TSC Appendix 7 punkt 10, jf. TSC Appendix 1 c).

Gassbørsen er ved dette et alternativ til de bilaterale gassalgene som kan gjøres gjennom TTF-systemet. Gassvolumer som omsettes på TTF kan som nevnt bidra til å balansere en skipers portefølje, men forutsetter at skiper har inngått gassalgsavtaler med spesifikke gasskjøpere eller gasselgere på TTF. APX blir derfor et viktig balanseringsverktøy dersom skiper for eksempel har solgt mer gass i løpet av en dag enn hva han klarer å levere. Dersom det ikke er inngått noen avtaler om gasskjøp med andre brukere av systemet for denne dagen, kan skiper legge inn tilbud på APX og sørge for at nødvendige gassvolumer tilføres hans totale gassportefølje.

Børsen er åpen for handel på døgnbasis gjennom hele året, og det er mulig å handle gassvolumer på et marked som kalles «Gas balance of day» hvor en fast størrelse omsettes.²⁷⁹ Dersom en skiper er i ubalanse i løpet av en dag, kan skiper slikt sett forhindre at ubalansen overskrider de standardiserte toleransegrenser ved å sørge for kjøp eller salg av gassvolumer på børsen. Det er ikke uvanlig at større produsentselskaper har trading-avdelinger som kjøper og selger gass på APX alt etter hvilke ubalanser som har oppstått i løpet av en dag.²⁸⁰

Jeg kommer nærmere tilbake til inngåelse og oppfyllelse av gassalgsavtaler på denne børsen i punkt 8.5.2 og 8.5.3 nedenfor.

5.6 Følger av ubalanse mellom skipers entry- og exit-gass

5.6.1 Innledning

I dette punktet er temaet hvilke følger det har for skiper at det oppstår ubalanse i en skipers portefølje. Dette oppstår dersom

²⁷⁹ Jf. APX' TTF Rules Annex 8. Mer om hvilke andre markeder APX tilbyr i punkt 8.5 nedenfor.

²⁸⁰ For eksempel Norsk Hydro.

skipers totale gassportefølje ikke er i balanse, under hensyntagen til gass som er fysisk levert eller avtatt eller gass som satt inn eller tatt ut gjennom kjøp og salg av gass i systemet. Ettersom dette punktet er lagt under temaet tilgang til transporttjenesten forutsetter jeg at ubalanse har oppstått som følge av avvik mellom fysiske leveringer og avtak i systemet. Jeg benytter meg uansett av terminologien avvik mellom entry- og exit-gass når jeg skal redegjøre for følgende av avvik en portefølje. I denne sammenheng er det viktig å merke seg at entry-gass og exit-gass både kan bety fysiske leveringer og avtak, men også kjøp og salg av gass (virtuell entry- og exit-gass).²⁸¹

Ubalanse i en skipers portefølje må sees i sammenheng med de eksisterende toleransegrenser, slik at visse avvik likevel er akseptert.²⁸² Som beskrevet i punkt 5.4. foran eksisterer det tre ulike toleransegrenser; toleranse for avvik i løpet av en time, toleranse for avvik av samlet volum på timesbasis i løpet av en dag og toleranse for avvik i løpet av en dag. Avvikene mellom levering eller avtak er derfor oppdelt på tilsvarende måte, se henholdsvis punkt 5.6.2, 5.6.3 og 5.6.4.

I tillegg til avvik mellom entry- og exit-gass, kan skiper fysisk sette inn eller ta ut gass som overstiger transportkapasiteten. Av hensyn til denne avhandlingens rammer går jeg imidlertid ikke inn på dette temaet.

²⁸¹ Se som illustrasjon informasjonsbrosjyre fra GTS av 28. november 2005, «Services included 2006» punkt 3.4. Brosjyren «Services included 2007» er tilgjengelig på <http://www.gastransportservices.com/corporate/publications/518472/>

²⁸² Jeg tar i det følgende ikke hensyn til skiperes eventuelle utvidelse av toleransegrenser gjennom Combiflex-tjenesten. Ubalanse som ligger innenfor toleransegrensene må det imidlertid betales for på slutten av en gassdag. Det er den samlede ubalansen i løpet av en dag som det skal betales for. Se mer om dette i punkt 5.6.4 nedenfor.

De ovennevnte avvikene innebærer at operatøren må foreta en fysisk balansering av systemet. Det er skiperen som må bære kostnadene ved en nødvendig balansering av hans gassportefølje. Her må det skilles mellom negativ og positiv ubalanse.

Ved negativ ubalanse må skiper betale for den gassen GTS har hentet inn i systemet. Det tas her utgangspunkt i en kursrelatert pris. Det skilles mellom tre forskjellige kursrelaterte priser som gjennomgås nærmere i avsnittet nedenfor. Når det dreier seg om negativ ubalanse legges den høyeste av de kursrelaterte prisene til grunn og multipliseres med 115 %.²⁸³ Det er denne høyere prisen som er å anse som tilleggsavgiften eller balanseringskostnaden for skiperen.

Ved positiv ubalanse betaler GTS et beløp til skiper på basis av en av de kursrelaterte prisene for den overskytende gassen.²⁸⁴ Dette beløpet settes til den laveste av de tre kursrelaterte prisene og multipliseres med 90 %.²⁸⁵ Etersom skiper her må selge gass til en lavere pris enn som kunne vært oppnådd på det «frie» markedet, er dette tapet å anse som den tilleggsavgiften eller balanseringskostnaden GTS pålegger skiperen for å håndtere den aktuelle ubalansen.

Denne kursrelaterte prisen varierer som vist etter hva slag ubalanse det dreier seg om. Det er valgt en ordning hvor det hensyntas tre forskjellige kurspriser: APX-TTF «day ahead»-indeksen, APX-Zeebrugge «day ahead»-indeksen og APX Gas UK (NBP) «intra day»-indeksen.²⁸⁶ Disse tre indeksene vil for de relevante dagene (hvor det foreligger avvik) ofte ha forskjellige

²⁸³ Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/518105/>.

²⁸⁴ <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/518105/>.

²⁸⁵ Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/518105/> og fotnote 297 nedenfor.

²⁸⁶ Disse er publisert på GTS' hjemmesider, jf. TSC 5.7.3. Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/518085/>.

verdier.²⁸⁷ For negativ ubalanse i en skipers portefølje skal som nevnt den høyeste gassprisindeksen legges til grunn, såkalt HGP.²⁸⁸ For positiv ubalanse skal den laveste gassprisindeksen benyttes, såkalt LGP.²⁸⁹

Forskjellen kan begrunnes med at underskudd av gass i systemet representerer et større fareelement enn dersom det er overskudd av gass i systemet, i den forstand at for lite gass kan hindre transport av gass fordi trykket er for lavt i rørdningene. For mye gass i systemet er ofte ikke like faretruende, ettersom operatørene stort sett setter stopper for kapasitetskontrahering lenge før kapasiteten i rørdningene faktisk er maksimalt utnyttet. Dessuten kommer det faktum at GTS sørger for å ha en restkapasitet i rørene i tilfelle energi-behovet blir større enn antatt i for eksempel kalde perioder, jf. punkt 4.3.2 foran.

Når det gjelder valg av prisindeks bør det videre sies at det er gjort unntak for bruk av indeksen på NBP ved usedvanlig prisforskjell mellom kontinentet og Storbritannia.²⁹⁰ Slike store forskjeller kan eksempelvis ha sitt utspring i problemer med den fysiske gasstrømmingen mellom disse markedene.²⁹¹ GTS skal informere skiperen om slike situasjoner i oversikten over de relevante gassprisene i begynnelsen av hver måned.

5.6.2 Avvik mellom entry- og exit-gass i løpet av en time

Avvik mellom hva skiper setter inn og tar ut av systemet må som nevnt sees i sammenheng de standardiserte toleransegrensene. Fra

²⁸⁷ En løpende oversikt og oppdatering er gitt på <http://www.apxgroup.com/index.php?id=146>.

²⁸⁸ HGP=High Gas Price=Highest of the three gas prices.

²⁸⁹ LGP=Low Gas Price=Lowest of the three gas prices.

²⁹⁰ <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/518085/>.

²⁹¹ Slik jeg kan se var imidlertid ikke dette aktuelt før BBL-rørdningen var operativ fra 1. desember 2006.

GTS' side er visse avvik akseptert. Følgende er bestemt i transport-avtalen:

«For each hour the entry gas may differ from the exit gas up to the applicable hourly tolerance volume».²⁹²

Det avviket som innebærer en uakseptabel balanse må slikt sett beregnes etter at «hourly tolerance volume» er bestemt. Dette volumet beregnes på følgende måte, vist ved hjelp av et eksempel:²⁹³

En skiper skal i løpet av en dag sette inn 100 kWh i timen på et entry-punkt og ta ut tilsvarende mengde på et exit-punkt.²⁹⁴ Skiper er i toleransegruppe 1 og kan således være i en prosentvis ubalanse på 26 % per time.²⁹⁵ Skiper *setter inn* 90 kWh den første timen, 100 kWh den andre og 130 kWh den tredje timen. Vedkommende *tar ut* 80 kWh den første timen, 140 kWh den andre timen og deretter 90 kWh den tredje timen på et exit-punkt. Den første timen er skiperen i positiv ubalanse på 10 kWh, dvs. 10 % ubalanse. Den andre timen er skiperen i negativ ubalanse på 40 kWh, dvs. 40 % ubalanse. Den tredje timen vil skiper være i positiv ubalanse på 20 kWh, dvs. 20 % ubalanse. Det er således bare for den andre timen at skiper i uakseptabel ubalanse med et volum på 14 kWh.

Neste punkt blir å avgjøre hvor mye vedkommende skiper må betale for disse overskridelsene.²⁹⁶ Denne kostnaden bygger som nevnt foran på en kursrelatert gasspris. Det skilles mellom negativ og positiv (uakseptabel) ubalanse.

²⁹² TSC 4.A.1.1 annet avsnitt.

²⁹³ Jeg forutsetter her at temperaturen er 0 °C, slik at de relevante toleransegrensene ikke blir ytterligere hevet.

²⁹⁴ Disse punktene kan også være virtuelle, dvs. representere kjøp og salg av gass i gassnettverket, jf. punktet foran.

²⁹⁵ Jf. punkt 5.4.2 foran.

²⁹⁶ Bøter ilegges for så vidt sammen for de ulike typer av ubalanse som kan oppstå, jf. TSC 4.A.4.1.

Ved negativ ubalanse må skiper betale en pris tilsvarende markedsprisen for gassen den dagen pluss en tilleggsavgift. Beregningsmåten blir som følger: Det uakseptable volum multiplisert med 115 % av den høyeste gassprisindeksen.

Ved positiv ubalanse kjøper GTS gass av skiper, men til en lavere pris enn markedspris. Denne reduksjonen av markedsprisen er å anse som selve tilleggsavgiften ved positiv ubalanse. Beregningsmåten blir her som følger: Det uakseptable volum multiplisert med 90 % av den laveste gassprisindeksen.²⁹⁷

5.6.3 Avvik mellom samlet entry- og exit-gass i løpet av en dag

Avvik mellom hva skiper setter inn og tar ut av systemet må også sees i sammenheng de med standardiserte toleransegrensene. Følgende er bestemt i transportavtalen:

«For each hour in a gas day the sum of the hourly differences between the entry gas and the exit gas shall not exceed the applicable cumulative tolerance volume».²⁹⁸

Det avviket som innebærer en uakseptabel balanse må slikt sett beregnes etter at «cumulative tolerance volume» er bestemt. Jeg tar her utgangspunkt i et eksempel hvor skiper skal sette inn og ta ut 1000 kWh hver time i løpet av en gasdag. Skiper forutsettes å være i toleransegruppe 1 og kan således være i en prosentvis ubalanse på 104 % for det samlede nominerte gassvolum for denne dagen.²⁹⁹

²⁹⁷ Dette fremgår ikke klart av verken TSC eller GTS' hjemmesider, men er bekreftet av Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services. Positiv ubalanse kan således sies å være beheftet med en tilleggsavgift tilsvarende 10 % av den relevante gassprisen. Dette er også slik GTS har informert om overskridelsesavgiftene på sine hjemmesider, se <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/518105/>.

²⁹⁸ TSC 4.A.1.1 tredje avsnitt.

²⁹⁹ Jf. punkt 5.4.3 foran.

Skiper har den første timen en positiv ubalanse på 400 kWh, den andre timen en negativ ubalanse på 800 kWh, den tredje timen en negativ ubalanse på 1700 kWh, den fjerde timen positiv ubalanse på 100 kWh og den femte timen en negativ ubalanse på 600 kWh. Overført til regelen om kumulativ toleranse vil skiperen være i positiv ubalanse på 400 kWh den første timen, negativ ubalanse på 400 kWh den andre timen, negativ ubalanse på 2100 kWh den tredje timen, negativ ubalanse på 2000 kWh for time fire og negativ ubalanse på 2600 kWh den femte timen.

Det må deretter avgjøres om dette er en positiv og negativ ubalanse som går ut over den gjeldende toleransesatsen på 104 %. Med en portefølje på 1000 kWh vil kun time tre og fem representere et uakseptabelt avvik på henholdsvis 96 kWh og 396 kWh.

Det er den timen hvor ubalansen var størst, både for timen med størst underskudd og timen med størst overskudd, som er utgangspunktet for beregningen.⁵⁰⁰ Balanseringskostnadene bygger også her på en kursrelatert pris.

For negativ ubalanse må skiper betale for det uakseptable gassvolumet multiplisert med den høyeste gassprisindeksen. I tillegg illegges en bot eller avgift tilsvarende 100 % av denne gassprisindeksen.

For positiv ubalanse betaler GTS til skiper for det overskytende volumet multiplisert med den laveste gassprisindeksen. Skiper må imidlertid betale en tilleggsavgift tilsvarende 100 % av denne gassprisen. GTS kan ved dette vederlagsfritt beholde den overskytende gassen for den timen hvor ubalansen var størst.

⁵⁰⁰ <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/518105/>.

5.6.4 Avvik mellom daglig entry- og exit-gass

For avvik mellom inn- og uttak av gass er følgende bestemt i transportavtalen:

«At the end of each gas day the sum of the hourly differences between the entry gas and the exit gas in that gas day shall not exceed the daily tolerance volume».³⁰¹

Som nevnt i punkt 5.4.3 foran er den daglige toleranse for 2006 satt til 36 %. Gassavvik mellom entry- og exit-gass utover denne toleransesgrensen innebærer, som de foregående avvikstypene, at det legges til grunn en kursrelatert pris. Kostnadene i forbindelse med ubalanse for slikt avvik tilsvarer det som gjelder for kumulative avvik som gjennomgått i punktet foran. I forhold til beregningen av hva skiper må betale for negativ og positiv ubalanse viser jeg derfor til dette.³⁰²

I denne sammenheng er det viktig å merke seg at boten for den daglige overskridelse henger sammen med avgiften for kumulativ timeoverskridelse. Det er nemlig bestemt at dersom det både oppstår en negativ kumulativ timeoverskridelse og en negativ daglig ubalanse, vil kun den høyeste av disse to ubalansene bli ilagt en avgift. Det samme gjelder dersom det dreier seg om to positive ubalanser. Dette er rimelig tatt i betraktning at både kumulativ overskridelse og daglig overskridelse har samme beregningsmetode, nemlig sammenlegging av timene med ubalanse i løpet av en dag.³⁰³ Ved negativ kumulativ timeoverskridelse og positiv daglig ubalanse gjelder imidlertid ikke denne regelen.³⁰⁴

³⁰¹ TSC 4.A.1.1 fjerde avsnitt.

³⁰² Se ellers <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/518105/>.

³⁰³ Slikt sett vil alltid den siste timen av dagen under oversikten av kumulativ timeoverskridelse tilsvare en eventuell daglig overskridelse.

³⁰⁴ <http://www.gastransportservices.com/shippers/tariffs/518105/>.

Til slutt bør nevnes at gassvolumene som befinner seg innenfor den daglige toleransen og den kumulative toleransen i slutten av en dag blir satt til 0. Begrunnelsen er at de akseptable volum i visse tilfeller kan bli forholdsvis store slik vedkommende skiper kan risikere å starte neste dag i en ubalanse som kanskje er vanskelig å rette opp i umiddelbart. Ordningen kalles for «daily reset».³⁰⁵ Denne tjenesten må videre kompenseres fra skipers side etter følgende beregningsmåte: Det aktuelle volumet blir avregnet etter APX-TTF «day ahead»-indeksen.³⁰⁶ Det er slikt sett kun en kurs-relatert pris som gjelder og skiper blir ikke ilagt noen tilleggsavgift utover denne.³⁰⁷

6 Svikt i transporttjenesten

6.1 Generelt

I punkt 2 til 5 foran har jeg tatt for meg hovedtrekkene ved organiseringen av det nederlandske gasstransportsystemet. Jeg har i den forbindelse redegjort for hvordan GTS legger til rette for og utfører transport av gass gjennom dette systemet. Temaet her er svikt i denne transporttjenesten. Dette omfatter først og fremst de tilfeller hvor GTS ikke får transportert gass overhodet og således ikke oppfyller skipers fremsatte nominasjon på et entry- eller exit-punkt, se punkt 6.2. Med dette mener jeg at skiper ikke får levert og/eller avtatt fysiske gassvolumer.³⁰⁸ Videre omfattes de tilfeller hvor GTS leverer gass, men med en annen kvalitet enn den skiper

³⁰⁵ TSC 4.A.3.1.

³⁰⁶ TSC 4.A.3.2, jf. TSC 5.7.1. Det skilles altså ikke her mellom negativ og positiv ubalanse.

³⁰⁷ Jf. Transportvoorwarden punkt 4.1.4.

³⁰⁸ Svikt ved nominasjoner angående gassalg utelates derfor i dette punktet. Dette er i stedet temaet i punkt 9 nedenfor.

har nominert på et exit-punkt, se punkt 6.3. De mulige kontraktsbruddsvirkningene av de typene av svikt behandles også under disse drøftelsene.

Deretter ser jeg kort på hvilke ansvarsbegrensninger som gjelder svikt ved transporttjenesten, jf. punkt 6.3. Til slutt redegjør jeg for de situasjoner hvor gassoperatøren er fritatt for sine transportforpliktelser etter transportavtalen, dvs. situasjoner hvor det foreligger force majeure, jf. punkt 6.4. Her behandles både vilkårene for å kunne bli fritatt og virkningene av en slik oppstått situasjon.

Når det gjelder svikt i balanseringstjenesten redegjør jeg for dette i punkt 9.3 under temaet svikt i gassalgstjenesten. GTS' balanseringstjenester er særlig viktig ved kjøp og salg av gass på TTF, og har derfor valgt å utelate dette temaet i denne delen av fremstillingen.

6.2 Manglende oppfyllelse av skipers nominasjon

Det kan forekomme tilfeller hvor GTS ikke kan utføre transport i henhold til skipers nominasjon på et fysisk entry- eller exit-punkt. I transportavtalen er det inntatt en forholdsvis vid og uklar bestemmelse som regulerer slike situasjoner. Følgende er bestemt:

«It is recognised that, due to the nature of the entry-exit system, proper nominations for the use of firm transmission capacity may, in rare cases, not be fully honoured for reasons not related to maintenance, damage to the national grid or quality or pressure deficiency of entry gas».³⁰⁹

Det legges her til grunn at nominasjoner ikke alltid kan bli oppfylt som følge av entry-exit systemets «natur». Avgresningen mot vedlikehold, skade m.v. kommer jeg tilbake til nedenfor. Hva som skal anses å ligge i dette kan være noe uklart. Slik entry-exit systemet er bygd opp er det systemets totale balanse, herunder brukernes totale nettobalanse, som er avgjørende for GTS' utførelse

³⁰⁹ TSC punkt 4.B.5 første avsnitt første punktum.

av transport. Det må skilles mellom negativ ubalanse som skaper et lavt trykk i systemet og positiv ubalanse som skaper et høyt trykk. Dersom det er for lavt trykk i systemet kan ikke gass bli fraktet i systemet på en effektiv måte og transportkapasitet reduseres. Ved for høyt trykk i systemet kan ikke operatøren ta imot gass på et entry-punkt som følge av faren for systemets stabilitet og sikkerhet.³¹⁰ Det må derfor legges til grunn at det er systemets totale balanse og trykk som er grunnlaget for at skipers nominasjoner ikke alltid vil bli oppfylt. Spørsmålet blir videre hvilke virkninger slike situasjoner har.

Setningen «[i]t is recognised that» innebærer at brukerne av systemet godtar at nominasjonene ikke blir oppfylt som følge av entry-exit systemets «natur». Det kan således ikke sies å eksistere noen kontraktsbruddsvirkninger for gassoperatøren i slike tilfeller, og bestemmelsen representerer en suspensjon av GTS' transportforpliktelser.

Dette forholdet kan imidlertid sies å være i strid med gassloven og dens regler om at gassoperatøren skal sørge for sikker og effektiv transport av gass.³¹¹ Dette innebærer at gassoperatøren er forpliktet til å yte balanseringstjenester i nettet. Ved overtredelsen av denne loven kan GTS bli ilagt en bot av det nederlandske konkurransetilsynet.³¹² Dette er en offentligrettslig sanksjon som faller utenfor rammene for denne avhandlingen. Her skal bare beskrives forholdet mellom gassoperatøren og bruker av systemet etter transportavtalen.

Bestemmelsen i transportavtalen gjelder bare for nominering fra skipere med fast transportkapasitet. Begrunnelsen for at avbrytbar kapasitet ikke er inntatt må bero på selve konseptet av slik

³¹⁰ Jf. informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services. Se for øvrig punkt 5.1 foran.

³¹¹ Gassloven artikkel 10.

³¹² Gassloven artikkel 60ad.

kapasitet, nemlig at det skiper ikke har en ubetinget rett til å kunne transportere gass.³¹³

Manglende oppfyllelse av skipers nominasjon som følge av ordningen med entry-exit system innebærer en suspensjon av GTS' transportforpliktelser, uten at GTS kan holdes ansvarlig. I denne sammenheng er det interessant å se nærmere på hvilken virkning slike situasjoner har for brukerne av systemet. I transportavtalen er det bestemt:

«In such a case, GTS will have the right to instruct shipper to change its (re)nomination in such a way, as prescribed by GTS, that the integrity of the national grid will be maintained».³¹⁴

GTS har rett til å instruere skiperne om å nominere på en slik måte som gjør at gassnettverkets integritet opprettholdes, dvs. at systemet er i balanse. Systemets balanse henspeiler seg først og fremst på allokeringer av faktiske gasstrømmer, men det må antas at «integritet» i dette tilfelle også relaterer seg til behovet for at nominasjoner og allokeringer i størst mulig grad skal være samsvarende. Dette vil i lengden skape sikkerhet og tiltro til det nederlandske gassystemet som et velfungerende transportsystem. Dersom skiper ikke følger denne instruksjonen, kan GTS velge å sende ut en bekreftelse på den nominasjonen som GTS på forhånd hadde instruert skiper om å fremsette.³¹⁵ GTS er dermed gitt en forholdsvis vid rett til å se bort fra nominasjoner som kan skade systemet balanse eller integritet. Det bør likevel sies at GTS faktisk ikke er forpliktet til å sende ut slik bekreftelse som angitt i dette avsnittet og gjennomføre gasstransporten, jf. «right to instruct» i den foran siterte bestemmelsen. Dette følger også direkte av

³¹³ Se TSC 1.3 «interruptible» hvor dette er definert som at «the services concerned can be interrupted by GTS».

³¹⁴ TSC punkt 4.B.5 første avsnitt andre punktum.

³¹⁵ TSC Appendix 5 punkt 4.5 og punkt 4.6.

bestemmelsen som er gjennomgått foran om at nominasjonen ikke alltid vil bli oppfylt som følge av entry-exit systemets «natur».³¹⁶

Ubalanse som oppstår i en skipers portefølje som følge av en situasjon som beskrevet foran er ikke gjenstand for noen slags tilleggsavgifter.³¹⁷ Ubalansen skal kun avregnes mot APX-TTF «day ahead»-indeksen, dvs. en kursrelatert gasspris hvor GTS enten kjøper eller selger gass til i henhold til denne gassprisen.³¹⁸ Dette gjelder ubetinget for de seks første timene for slike situasjoner.³¹⁹ Utover disse timene må skiper bruke «reasonable endeavours» til å rette opp ubalanse i porteføljen for å gå klar av de gjeldende tilleggsavgifter.³²⁰

Det bør ellers nevnes at bestemmelsen om manglende oppfyllelse av skipers nominasjon ikke har blitt benyttet i stor grad, muligens ikke overhodet.³²¹

Utover de ovennevnte situasjonene hvor GTS ikke er forpliktet til å motta eller levere gass, inneholder også den nederlandske gassloven visse bestemmelser om fritak fra denne forpliktelsen. Etter den nederlandske gassloven er GTS fritatt fra transportforpliktelsen dersom selskapet er utsatt for alvorlige økonomiske vanskeligheter.³²² Dette henger sammen med at GTS i visse tilfeller må betale skiper for gassen som settes inn, nærmere bestemt dersom skiper setter inn mer gass enn det som er nominert.³²³ Fritak fra transportforpliktelsen er for øvrig

³¹⁶ TSC punkt 4.B.5 første avsnitt første punktum.

³¹⁷ TSC 4.B.5 annet avsnitt, jf. 4.A.

³¹⁸ TSC 4.B.5 annet avsnitt, jf. 5.7.1.

³¹⁹ TSC 4.A.4.2 annet avsnitt første punktum.

³²⁰ TSC 4.A.4.2 annet avsnitt annet punktum.

³²¹ Jf. informasjon fra Jan Klaver, Sales Manager Front Office, Gas Transport Services.

³²² Gassloven artikkel 16 første ledd.

³²³ Jf. punkt 5.6.2 foran.

avhengig av samtykke fra «Director-General of the Netherlands Competition Authority».³²⁴

Bestemmelsen om suspensjon av GTS' transportforpliktelser avgrenser som nevnt mot visse situasjoner i bestemmelsen, nemlig vedlikehold, skade på gassrørledningsnettverket og sviktende kvalitet eller trykk på entry-gass. Dette må sees i sammenheng med at disse situasjonene ikke kan sies å representere noen svikt som følge av entry-exit systemets «natur». Mange av situasjonene er dessuten regulert eksplisitt i avtalen. For eksempel er det bestemt at nominasjoner ikke vil bli oppfylt som følge av sviktende kvalitet eller trykk, jf. de generelle kvalitets- og trykkspesifikasjonene på de respektive entry-punktene.³²⁵ Dersom gassen ikke tilfredsstill disse spesifikasjonene har GTS rett til å nekte å ta imot gassen.³²⁶

Andre tilfeller som innebærer at GTS ikke oppfylle skipers nominasjoner kan naturligvis også forekomme, for eksempel svikt i tekniske instrumenter som er nødvendige for at gass fysisk kan tas i mot eller gjøres tilgjengelig i gassnettverket.³²⁷

Kontraktsbruddsvirkningene av slike hendelser er heller ikke regulert i transportavtalen. Dette må sees i sammenheng med at transportavtalens kapittel 7 er de eneste gjeldende sanksjonsbestemmelser etter avtalen.³²⁸ Kontrakten har dermed en uttømmende regulering av ansvarsbestemmelser, og kan ikke utfylles av neder-

³²⁴ Gassloven artikkel 16 første ledd, jfr. artikkel 2 bokstav r).

³²⁵ Jf. TSC 4.D og Appendix 1a, 1b, 2a og 2b.

³²⁶ Jf. TSC punkt 4.D.1.3 og 4.D.2.3. Se også TSC 4.B.7 om inspeksjon av gassrørledningsutstyr.

³²⁷ Se som eksempel TSC 4.A.4.2 om GTS' «inability» til å motta eller levere gass. Denne kan fungere som en sikkerhetsbestemmelse for oppståtte situasjoner som ikke er eksplisitt dekket i transportavtalen.

³²⁸ TSC 7.1.

landsk bakgrunnsrett.³²⁹ De situasjoner som er beskrevet i dette punktet er ikke inntatt i dette kapittelet og kan således ikke statuere et erstatningsansvar for GTS. Dette kan sees på som en ansvarsfraskrivelse fra GTS' side for svikt i tjenester som faller utenfor dette kapittelet. Dette forholdet forklarer også hvorfor manglende oppfyllelse av skipers nominasjon som følge av trykkproblemer i gassnettverket er plassert i et annet kapittel i transportavtalen.³³⁰ Som nevnt i dette punktet har brukerne av systemet uansett godtatt at GTS' transportforpliktelser suspenderes i slike tilfeller.

6.3 Levering av gass på exit-punkt med feil kvalitet

I dette punktet skal jeg se nærmere på de tilfeller hvor GTS transporterer gass fra et entry-punkt til et exit-punkt, men med feil kvalitet. GTS godtar ikke fysisk entry-gass fra skiper som ikke tilfredsstillende gasskvalitetskravene på det aktuelle entry-punktet, slik at svikten her er forårsaket av GTS.³³¹

Bestemmelsen om levering av gass med feil kvalitet er inntatt i transportavtalens punkt 7 om ansvarsregulering.³³² Kontrakts-bruddsvirkningene for slike leveringer er slikt sett regulert direkte i avtalen. Dette kommer jeg tilbake til nedenfor. Om levering av gass med feil kvalitet er følgende bestemt i transportavtalen:

³²⁹ Nederlandsk bakgrunnsrett om kontraktsbruddsvirkninger er redegjort for i *Hartmann/Tilemma* s. 129 flg.

³³⁰ TSC 4.B.5.

³³¹ TSC 4.D.1.1, kfr. TSC 4.D.2.1 og 2.3.1. Forutsatt at kvalitetsspesifikasjonen på exit-punkt er lik entry-punktets, eller skiper har kontrahert tilstrekkelig kvalitetskonversjons-kapasitet.

³³² TSC 7.4 har ellers en ansvarsregulering knyttet til leveringsstans til sluttbrukere. Slike aktører har jeg imidlertid avgrenset mot, jf. punkt 1.5 foran.

«GTS shall only be liable to shipper or ewex for direct damage to gas equipment, including the reasonable costs of cleaning, to the extent such damage is caused by an identified deviation from the quality specifications and/or from the pressure specification mentioned in Article 4.D.2.1 of the exit gas delivered to shipper or ewex before GTS has informed shipper of the decision resulting from the consultation of GTS with NNO or end user as meant in Article 4.D.2.3».³³³

Bestemmelsen vedrører de tilfeller hvor skiper har overholdt de kvalitetsspesifikasjonene som gjelder for et entry-punkt, men hvor GTS ikke klarer å levere gass med de samme spesifikasjonene på det avtalte exit-punkt.³³⁴ GTS har risikoen for slike inntrådte avvik og må dekke de kostnader skiper blir utsatt for i forhold til skader på «gas equipment». Dette er definert som «the combination of all gas technical equipment and pipelines in use by an end user after the gas transfer point seen from the gas transmission network».³³⁵ Ut fra dette er det erstatning for et eventuelt tap som skiper påføres i sitt kontraktsforhold med sluttbruker som bestemmelsen omfatter. For høyt trykk kan i verste fall innebære at gassrørledningene eksploderer, og avvikende kvalitet kan forårsake nødvendige rensningstiltak.

I bestemmelsen er det imidlertid oppført et unntak, nemlig dersom GTS har informert skiper om en beslutning etter TSC 4.D.2.3. Beslutningen etter bestemmelsen går ut på følgende: GTS, sammen med eksempelvis et distribusjonsselskap eller sluttbruker, skal avgjøre om den avvikende gassen likevel skal leveres på exit-punktet.³³⁶ Dersom beslutningen går ut på at hele eller deler av

³³³ TSC 7.3.

³³⁴ Som nevnt i punkt 4.5 foran, skal GTS sørge for å levere gass av den samme kvalitet som ble satt inn.

³³⁵ Jf. TSC 1.3.

³³⁶ Det er en «Neighbouring network operator» som GTS skal konsultere med. Definisjonen av denne omfatter også et transportselskap, samt sluttbruker, jf. TSC 1.3. En slik aktør opererer en del av lavtrykksnettverket

gassen kan leveres, står ikke GTS ansvarlig overfor skiper. Grunnen til dette er at eierne av det gasstekniske utstyret da her godtatt at det kommer gass med avvikende kvalitet, noe som gjør at skiperen ikke kan holdes ansvarlig for de eventuelle skader oppstår.³³⁷

En slik ordning avviker fra den vi kjenner fra norsk sokkel. Her har den norske operatøren Gassco plikt til å sende en såkalt «written notice» til skiper dersom gass med avvikende kvalitet leveres i for eksempel Emden, Tyskland. Det er da opp til skiperen og diskutere med mottakeren i Tyskland om gass med slik kvalitet kan leveres. Dersom Gassco ikke sender «written notice» og dette ikke beror på grov uaktsomhet, har imidlertid den norske skiperen et problem. Dersom mottakeren ikke får beskjed om gass med avvikende kvalitet, har han nemlig krav på å få dekket alle kostnader som har oppstått som følge av mottak av gass med avvikende kvalitet fra skiper.³³⁸ Etter den nederlandske transportavtalen er det imidlertid operatøren som sitter igjen med ansvaret.

Spørsmålet blir videre hvilket ansvar GTS har dersom distribusjonsselskapet nekter å ta imot gassen. Bestemmelsen i TSC 4.D.2.3 dreier seg kun om beslutninger om «all or part of the gas» skal leveres. Den omfatter altså ikke de tilfeller hvor de aktuelle partene nekter å ta imot gassen. Dersom beslutningen går ut på at ikke noe av gassen skal leveres, kunne det derfor tenkes at hovedregelen skulle gjelde, nemlig at GTS holdes ansvarlig for de direkte skader den avvikende gassen skaper for skiperen.

Likevel er nettopp en slik situasjon regulert i TSC 4.D.2.4. Her er det bestemt at dersom GTS beslutter å ikke levere hele eller deler av gassen, skal denne gassen «be deemed not to have been made available to shipper at the exit point». Konsekvensen av dette er for

som er tilknyttet det nasjonale nettverket, dvs. høytrykksnettverket, se punkt 1.1 foran. Et lokalt lavtrykksnettverk vil typisk være et mindre gassrørledningssystem som forsyner husholdninger med gass.

³³⁷ Beslutningen skal viderefremmes til skiper «as soon as possible», jf. TSC 4.D.2.3.

³³⁸ Se *Brautaset* s. 182 flg.

det første at skiper ikke blir stilt ansvarlig overfor eierne av det gasstekniske utstyret og for det andre at gassen ikke blir hensyntatt ved beregning av balansen i vedkommendes skipers portefølje.³³⁹ Skiper er således tillatt en ubalanse i sin portefølje, ved at det er satt inn mer gass enn det er tatt ut. En slik ubalanse er ikke gjenstand for et oppgjør mot kursrelaterte gasspriser, og skiper tillates slikt sett å ha mer gass i systemet enn hva transportavtalens regler legger opp til.³⁴⁰

6.4 Ansvarsbegrensninger

Til nå har jeg sett på situasjoner hvor det forekommer svikt i GTS' transporttjeneste. Temaet er her hvilke ansvarsbegrensninger som gjelder for følgende av slik svikt. Som nevnt i punkt 6.2 foran er det bestemt at transportavtalens regler i kapittel 7 er de eneste gjeldende ansvarsbestemmelser etter avtalen. Det er derfor bare GTS' mulige ansvar etter disse reglene som er gjenstand for dette temaet om ansvarsbegrensninger.

Manglende oppfyllelse av skipers nominasjoner er som nevnt ikke inntatt i dette kapittelet. Det er kun reglene om levering av gass på exit-punkt med manglende kvalitet som har betydning for transportavtalens regler om ansvarsbegrensninger.

I transportavtalens kapittel 7 er det inntatt en generell ansvarsbegrensningsbestemmelse som gjelder forholdet mellom skadevolder og skadelidende.³⁴¹ Her er det fastslått at alle krav overfor en part, herunder GTS, er begrenset til €2 500 000 per skadetilfelle.³⁴² Det skiller ikke mellom direkte og indirekte tap, men ettersom

³³⁹ Det eventuelle erstatningsforholdet mellom GTS og sluttbruker er ikke regulert i transportavtalen.

³⁴⁰ TSC 4.D.2.4 siste punktum.

³⁴¹ TSC 7.6.

³⁴² Se TSC 1.3 «Party».

sanksjonsbestemmelsene i TSC 7 flg. kun vedrører «direct damage», må det legges til grunn at indirekte tap ikke er gjenstand for erstatning overhodet.

Imidlertid må det sies at det økonomiske tap som kan oppstå etter TSC 7.3, og som GTS vil kunne være ansvarlig for, i prinsippet angår indirekte tap. Det dreier seg jo om skader på gassteknisk utstyr til sluttbruker eller distribusjonsselskaper som skiper skal levere gass til. Det er slikt sett et økonomisk tap som er avledet av GTS' svikt i levering av gass med riktig kvalitet. Dette er imidlertid ikke av stor betydning, ettersom GTS' ansvar etter TSC 7 flg. kun er begrenset til de skadetilfeller som er oppført der. Sondringen indirekte-direkte tap har derfor ikke mye for seg i denne forbindelse, og jeg problematiserer det ikke nærmere.

Når det gjelder krav fra tredjepersoner er det bestemt at skadelidende skal holde skadevolder skadesløs for de skadetilfeller som ikke omfattes ansvarsreguleringen i TSC 7.³⁴³

Beløps- eller ansvarsbegrensningen omfang er for øvrig begrenset, nemlig dersom skadevolder har opptrådt med forsett eller grov uaktsomhet.³⁴⁴ Dette gjelder for direkte skader. Som nevnt over er det ikke gitt noen spesifikk ansvarsregulering for indirekte tap, slik at disse tapene uansett må antas å være unntatt. Forsetts- og uaktsomhetsbegrepet er knyttet opp mot unnlatesestilfellene.³⁴⁵ Det er videre kun ledende personell hos parten selv eller tilknyttede selskaps ledelse som handler for eller på vegne av den aktuelle parten som omfattes av ansvarsbegrensningen.

Dette følger forutsetningsvis av benevnelsen «directors or employees of managerial or supervisory status», men er også

³⁴³ TSC 7.7. Det bør også nevnes at Gasunie, som eier av det nasjonale gassnettverket, også er omfattet av ansvarsbegrensningene etter TSC 7, jfr. TSC 7.8.

³⁴⁴ TSC 7.5.

³⁴⁵ «Disregard» er den engelske betegnelsen.

ekspisitt formulert i TSC 7.5 annet avsnitt. Dette er ingen uvanlig avgrensning i kontraktsforhold mellom profesjonelle parter, og er også løsningen etter norsk rett.³⁴⁶ Personkretsen er etter transportavtalen ikke bare begrenset mot toppledelsen, men også arbeidstakere med evne til å ta egne selvstendige beslutninger, jf. «employees of managerial or supervisory status». Det må imidlertid antas at det må dreie seg om beslutninger som går ut over de daglige oppfylleelsesplikter.³⁴⁷ Noe annet ville være å trekke ansvarsbegrensningsbestemmelsene for langt. «Managerial or supervisory status» gir også en pekepinn på at det må dreie seg om arbeidstakere med et større administrativt ansvar.

6.5 Force majeure som fritaksgrunn

6.5.1 Innledning

Force majeure som fritaksgrunn for oppfyllelse av transportforpliktelser er regulert i TSC 8 flg. Bestemmelsene gjelder i hovedsak for både skiper og operatør.³⁴⁸ Imidlertid er noen bestemmelser tilpasset skiper.³⁴⁹ Dette går jeg ikke nærmere inn på i det følgende, ettersom det er gassoperatørens transportforpliktelser, og mulig fritak av disse, som er temaet i dette punktet. Som nevnt over er det bare levering av gass med feil kvalitet som kan statuere et ansvar for GTS, og det er slikt sett bare denne situasjon som er aktuell i forhold force majeure-reguleringen.

Force majeure er i transportavtalen definert som følger:

«A situation of «Force Majeure» exists if the conditions of Article 6:75 of the Dutch Civil Code, supplemented in Article 8.2, are met and

³⁴⁶ Se for eksempel Rt. 1994 side 626.

³⁴⁷ *Brutaset* s. 115-116.

³⁴⁸ Jf. definisjonen av «Party» i TSC 1.3.

³⁴⁹ TSC 8.2, 8.5 og 8.6.

it has the consequences determined in Article 8 of these general conditions».³⁵⁰

Artikkel 6:75 i den nederlandske *Civil Code* fastslår prinsippene for force majeure etter nederlandsk rett. Bestemmelsen er for øvrig inn tatt i transportavtalen som en uoffisiell engelsk oversettelse, og fastslår følgende:

«The debtor cannot be held accountable for a shortcoming in the event it is not caused by its negligence and the accountability does not follow from the law or from a legally binding action or relevant generally held views in society».³⁵¹

I det følgende vil jeg først ta for meg de vilkårene som kan utledes av denne bestemmelsen, jf. punkt 6.5.2, før jeg ser nærmere på force majeure-virkningene i punkt 6.5.3.

6.5.2 Force majeure-vilkårene

Bestemmelsen i den nederlandske *Civil Code* artikkel 6:75 spesifiserer når debitor ikke kan bli holdt ansvarlig for en feil, og feilen har forårsaket at debitor ikke klarer å oppfylle sine kontraktsforpliktelser. Det stilles videre krav om at feilen ikke er et resultat av egen skyld, samt at debitor ikke kan bli holdt ansvarlig for feilen etter lov, rettslig bindende handling (for eksempel kontrakt) eller alminnelig rettsoppfatning.³⁵²

Det stilles også krav om at feilen ikke kan anses som en risikofaktor som må tillegges debitor. Ut fra dette kan det sies å være en subjektiv teori som legges til grunn, supplert med et risikokonsept. Dette siste kan for så vidt sammenlignes med norske kjøpsrettslige kontrollansvaret, nemlig at debitor holdes ansvarlig

³⁵⁰ TSC 1.3 «Force Majeure».

³⁵¹ TSC 8.4

³⁵² *Hartmann/Tilemma* s. 120

uten hensyn til egen skyld, så lenge det dreier seg om et forhold som ligger innenfor vedkommendes risiko- eller kontrollsfære.³⁵³

Ut fra definisjonen av force majeure-begrepet etter nederlandsk rett, kan det stilles opp to ulike vilkår. For det første må det foreligge en situasjon eller hindring som gjør at debitor ikke kan overholde sine kontraktsrettslige forpliktelser. For det andre stilles det krav om årsakssammenheng mellom den oppståtte situasjonen og manglende oppfyllelse.³⁵⁴ Det bør også her kort nevnes at den parten som hevder at det har oppstått en force majeure-situasjon har bevisføringsplikt og bevisbyrden for at vilkårene er oppfylt.³⁵⁵

Når det gjelder det første vilkåret, nemlig at det må ha oppstått en situasjon som ikke muliggjør levering eller oppfyllelse, kunne det vært interessant å undersøke om det er gitt en oppregning på relevante hendelser i den nederlandske loven. I den nederlandske *Civil Code* artikkel 6:75 er det imidlertid ikke oppført noen slike eksempler. Dette er heller ikke gitt i transportavtalen. Likevel er det i nederlandsk juridisk teori oppstilt en del eksempler på hvilke situasjoner som typisk vil være å anse som force majeure eller ikke. Disse eksemplene vedrører særlig de tilfeller hvor det *ikke* kan fastslås å foreligge en force majeure-situasjon. Hva som kan konstateres som force majeure må derfor bero på drøftelse om situasjonen vil falle inn under et av disse eksemplene eller ikke.

³⁵³ Det kjøpsrettslige kontrollansvaret dreier seg for øvrig om forsinkelser m.v. ved salg, ikke ved tjenester som er den nederlandske operatørens virkeområde. Kontrollansvaret i den norske kjøpsloven er uansett brukt som modell i eksempelvis håndverktjenesteloven, og henvisningen er slikt sett uproblematisk.

³⁵⁴ Dette følger ikke eksplisitt av bestemmelsen, men er lagt til grunn i nederlandsk teori, se *Hartmann/Tilemma* s. 120. Jeg kommer tilbake til dette vilkåret til slutt under dette punktet.

³⁵⁵ *Hartmann/Tilemma* s.123. Dette er også regelen for det norske kjøpsrettslige kontrollansvaret, jf. kjl. §§ 27 fjerde ledd og 57.

Blant annet vil det ikke foreligge force majeure dersom forpliktelsen kan oppfylles på flere forskjellige måter eller av flere personer og hindringen relaterer seg bare til et av disse alternativene.³⁵⁶ I forhold til tilfeller hvor GTS ikke leverer gass med riktig kvalitet, er dette et interessant tema. Som følge av entry-exit systemets ordning med balanse mellom fysisk entry- og exit-gass, er det jo alltid gass i systemet. Ut fra dette kan det bare tenkes enkelttilfeller hvor GTS er forhindret fra å levere gass med riktig kvalitet.

Artikkel 6:75 i den nederlandske *Civil Code* henviser også til lovmessige forhold og den alminnelige rettsoppfatning ved avgjørelsen av om man står overfor en force majeure-situasjon.

Når det gjelder hindringer som følge av lovreguleringer, kan jeg ikke se at dette kan manifestere seg i en force majeure-situasjon hva gjelder GTS' tjenester i det nederlandske gassnettverket. Som nevnt under punkt 1.2.4 er jo GTS' oppgaver fastslått innenfor rammene som følger av den nederlandske gasslov. Mange av oppgavene eller tjenestene er dessuten lovpålagte, deriblant fleksibilitetstjenestene. Slikt sett skal GTS' tjenester i det nederlandske gassnettverket være i henhold til gjeldende lovregulering.³⁵⁷

I forhold til alminnelig rettsoppfatning bør det sies at nederlandsk juridisk teori har antatt at sykdom hos debitor, dvs. GTS i dette tilfellet, er omfattet av force majeure-begrepet. Dette gjelder dersom forpliktelsen må oppfylles personlig eller dersom det er fare for liv, helse eller død. En slik situasjon kan jeg ikke se er relevant for store selskaper, slik som GTS.

For å karakterisere en situasjon som force majeure stilles det, som vilkår nummer to, at det foreligger årsakssammenheng mellom den oppståtte situasjonen og manglende oppfyllelse. Dette følger

³⁵⁶ *Hartkamp/Tilemma* s. 121.

³⁵⁷ Se punkt 6.2 foran om regelen i TSC 4.B.5 og dens forhold til gassloven.

ikke eksplisitt av bestemmelsen i artikkel 6:75. Den fastslår kun at debitor holdes ansvarsløs så lenge ikke lov, rettslige reguleringer eller alminnelige rettsoppfatning sier noe annet. Likevel er det klart at et slikt krav er oppstilt etter nederlandsk rett. I nederlandsk juridisk teori er det nemlig fastslått at «[t]he impediment must concert the prestation itself».³⁵⁸ Dette årsakskravet vil sjelden komme på spissen så lenge det ikke er omtvistet at det foreligger en hindring, og jeg går ikke nærmere inn på en drøftelse av dette vilkåret.

6.5.3 Force majeure-virkningene

Dersom det har oppstått en force majeure-situasjon som innebærer at gassoperatøren ikke kan utføre sine tjenester i forbindelse med gasstransport, dvs. levering av gass med riktig kvalitet, er det hovedsaklig tre virkninger som inntreer. For det første at gassoperatøren som har blitt hindret som følge av en force majeure-situasjon, blir fritatt fra sine oppfylleelsesforpliktelser. For det andre inntreer en varslingsplikt, og for det tredje får gassoperatøren en avhjelpsplikt.

Den første virkningen er dermed at operatøren blir fritatt for sine forpliktelser. I transportavtalen er følgende bestemt om dette:

«In so far as a Party is unable to fulfil an obligation under an agreement due to Force Majeure, such Party will be relieved of those obligations».³⁵⁹

Operatørens fritak fra å oppfylle sine forpliktelser etter transportavtalen eller andre underliggende tjenesteavtaler med skiper, vil likevel bare gjelde for den delen som er hindret.³⁶⁰ For

³⁵⁸ *Hartmann/Tilemma* s. 120.

³⁵⁹ TSC 8.1 første punktum.

³⁶⁰ Dette var eksplisitt inntatt i den tidligere transportavtalens regler om force majeure, se TSC 2005-2 punkt 13.1.

eksempel vil ikke operatøren kunne anse seg fritatt fra å levere en bestemt gassmengde med riktig kvalitet, dersom noe av gassen kunne vært levert i henhold til kvalitetsspesifikasjonene. Ettersom det nederlandske gassnettverket er et system med kontinuerlig transport og transaksjoner, innebærer fritaket at forpliktelsen bare bortfaller så lenge force majeure-situasjonen består. Når hindringen er overvunnet må operatøren gjenoppta sine løpende transportforpliktelser etter avtalen.

Dette siste forholdet, at forpliktelsene gjenoppstår når hindringen er overvunnet, må sees i sammenheng med de andre virkningene av det oppstår en force majeure-situasjon, nemlig varslings- og avhjelpsplikten. I transportavtalen er disse virkningene formulert på følgende vis:

«The Party claiming Force Majeure shall give written notice and reasonably full particulars to the other Party promptly after the occurrence of such Force Majeure, stating among other things the period of time which said Party estimates it will require to remedy the Force Majeure and shall keep the other Party regularly informed as to the progress of such remedy».³⁶¹

Operatøren skal gi skriftlig varsel om force majeure-hendelsen. Dette skal gjøres så snart som mulig etter at situasjonen har oppstått.³⁶² Det er ikke gitt noen bestemmelser i forhold til mislighold av en slik varslingsplikt i transportavtalen. Jeg har heller ikke lyktes i å finne regler vedrørende dette i verken nederlandsk lov eller teori. Formålet med varselet må likevel antas å være at den annen part gis mulighet til å vurdere om det skal iverksettes tiltak som kan bøte på den oppståtte situasjonen. Slik sett kan nok et brudd på varslingsplikt medføre at parten blir erstatningsansvarlig

³⁶¹ TSC 8.1 annet punktum.

³⁶² Det er benevnelsen «promptly» som er brukt og ikke «as soon as reasonably possible». Dette kan likevel ikke anses å ha noen realitetsforskjell, varselet skal skje uten ugrunnet opphold.

for det tapet som kunne vært unngått dersom parten hadde varslet til rett tid.³⁶³

Avhjelpsplikten til operatøren følger ikke direkte av bestemmelsen i transportavtalen. Bestemmelsens krav om at det skriftlige varselet skal inneholde en vurdering av hvor lang tid det tar før force majeure-situasjonen kan overvinnes, kan imidlertid sees på som et krav om avhjelp. Spørsmålet blir i denne sammenheng hvilke tiltak som operatøren er pliktig til å sette i verk. Dette er ikke regulert i avtalen.³⁶⁴ Utgangspunktet må slikt sett være at operatøren plikter å overvinne hindringen, for eksempel å reparere prosesseringsanlegg og utstyr slik at gass med riktig kvalitet kan leveres i systemet.

Likevel er det rimelig å ta hensyn til noen offergrensebetraktninger; det kan for eksempel ikke kreves at operatøren foretar reparasjoner som innebærer så store kostnader at forbedringer og eventuelle reparasjoner av annet transportutstyret settes i fare. Transporttjenesten beror jo til dels på lovpålagte plikter. Videre må offergrensevurderingen bygge på en interesseavveining. Belastningen for operatøren må settes opp mot hvilken virkning levering av gass med feil kvalitet har for mottakeren av denne gassen. Dersom det dreier seg om sluttbrukere som gassen skulle transporteres til (etter avtalen mellom skiper og sluttbruker) og deres behov for forsyningssikkerhet, må nok offerterskelen anses å ligge forholdsvis høyt. Videre må det også foretas en avveining mellom hvilken betydning en reparasjon av et prosesseringsanlegg har. Dersom investeringen innebærer en mer effektiv og be-

³⁶³ Sml. kjl. § 28, se også *Mestad* s. 305 og *Brautaset* s. 154.

³⁶⁴ Sml. motsetningsvis EFET-avtalen mellom kjøper og selger hvor benevnelsen «reasonably efforts» er brukt. Se også *Brautaset*s oversikt over de europeiske gassalgskontraktene hvor det kreves at parten skal igangsette tiltak som en «Reasonable and Prudent Operator» hadde gjort, jf. *Brautaset* s. 156.

tryggende prosessering, vil avhjelpsplikten strekke seg langt.³⁶⁵ Tiltak som bare innebærer en midlertidig forbedring i motsetning til investeringer av mer varig karakter må også tillegges vekt ved avveiningen.

³⁶⁵ Se også *Brautaset* s. 157 for samme vurdering.

Del III
Kjøp og salg av gass –
gassalgstjenesten Title Transfer
Facility

7 Innledning

Kjøp og salg av gass i det nederlandske gassnettverket skjer gjennom Title Transfer Facility-systemet. Dette er betegnet som en gassalgstjeneste, særlig på grunn av systemets tilrettelegging for effektiv gassomsetning gjennom operatørens gassalgstjenester.

TTF-systemet er en virtuell markeds plass hvor gass enkelt og hurtig kan bli overført mellom kjøper og selger. Så lenge en aktør kjøper og selger like mye gass på TTF, stilles det ingen krav om at fysiske volumer må leveres eller avtas. Slike aktører kalles for tradere.³⁶⁶ Dersom en gassaktør ikke er i slik balanse på TTF, er det to mulige situasjoner som oppstår. Enten må aktøren levere eller avta fysisk gass i systemet, eller så må aktøren benytte seg av nettoperatørens balanseringstjenester. Den første situasjonen henpeiler seg kun på aktører som også har skiperslisens og som således har rett til å fysisk levere eller avta gass i systemet. Gassoperatørens balanseringstjenester vil således bare være aktuelt for trader som er i ubalanse eller skiper som er i ubalanse og som ikke har mulighet til å sette inn eller ta ut gass av systemet for det aktuelle tidsrommet.

Overføring av gass mellom partene skjer gjennom nominasjoner og etterfølgende matching og bekreftelse av gassoperatøren.³⁶⁷ Gassalget er gjennomført etter denne prosessen, og er ikke betinget av fysiske leveringer og avtak. Nominasjoner som vedrører kjøp kan anses som en nominasjon på et virtuelt entry-punkt på TTF, og nominasjoner som vedrører salg kan anses som en nominasjon på

³⁶⁶ TSC 1.3 «trader». Disse aktørene har bare en gassalgspotefølje, ikke en portefølje med fysiske inn- og uttak av gass, slik som skipere, se punkt 1.4 foran.

³⁶⁷ Jf. TTF-vedlegget punkt 4, se punkt 8.3.3.1 nedenfor. Det er slikt sett foretatt et skille mellom nominasjoner som gjelder kjøp eller salg av gassvolumer på TTF (virtuelle), og nominasjoner for levering eller avtak av gass i systemet (fysiske), se punkt 4.4 foran om slike nominasjoner.

et virtuelt exit-punkt på TTF. Operatørens matching og bekreftelse er den ene siden av GTS' gassalgstjenester, og innebærer at partenes forpliktelser anses oppfylt etter gassalgsavtalen.

Nominasjoner for kjøp og salg av gass er, på samme måte som nominasjoner for fysisk levering eller avtak, videre gjenstand for et balanseringsregime. I dette ligger at brukerne av TTF-systemet kan ha et visst avvik mellom sine kjøp og salg. Så lenge brukerne holder seg innenfor de eksisterende toleransegrensene vil ikke det ikke ilegges noen tilleggsavgifter. Reglene om balanse i en portefølje og toleransegrensene for transport av gass gjelder også for kjøp og salg av gass på TTF-systemet.³⁶⁸ For å beregne aktørens totale nettobalanse, benyttes derfor betegnelsen entry- og exit-gass om både de fysiske levering og avtak og de kjøp og salg som er gjort på TTF.³⁶⁹

Når jeg i punkt 8.3.3.4 skal ta for meg gassoperatørens balanseringstjenester ved et gassalg, er det derfor viktig å se dette i sammenheng med reglene om ubalanse og toleransegrensene som er gjennomgått i punkt 5 foran. Med andre ord vil bare GTS' balanseringstjenester bli utført dersom brukerne ligger utenfor de eksisterende toleransegrensene. Det er viktig å merke seg at GTS' balanseringstjenester er et utslag av at aktørene ikke har oppfylt sin del av avtalen, nemlig å fremsette slik nominasjon som gassalgsavtalen foreskriver. Dette er således den andre siden av GTS' gassalgstjenester, og bidrar til at gassalgsavtalene oppfylles uavhengig av svikt hos en av partene.

³⁶⁸ Jf. TSC 4.A.1.3 og informasjon fra Natasja Dewaele, Key Account Manager – Gas Marketing, Hydro Oil and Energy Markets.

³⁶⁹ Se TSC 4.A.1. Om beregning av en aktørs balanse, se punkt 5.6. For TTF-porteføljer beregnes balansen i løpet av en time, sml. motsetningsvis de fysiske porteføljer hvor levering måles mot avtak som har skjedd to timer tidligere, jf. punkt 5.6.3 foran. For kjøp og salg på TTF som er knyttet opp mot transport, benyttes imidlertid dette siste tidsaspektet, se brev fra GTS av 6. juli 2005 side 5.

Det er de fire standard kvalitetstypene av gass som omsettes i systemet, dvs. gass med «Wobbe label» H, L, G og G+. ³⁷⁰ Mesteparten av handelen på TTF skjer for øvrig med H-gass. ³⁷¹ Dette kan delvis forklares med at handelen på TTF i stor grad foregår på grossist-nivå, og at disse salgene er knyttet opp mot industrien som er tilkoblet H-gassnettverket. ³⁷² Når det gjelder de fysiske leveringene og avtakene av gass med riktig kvalitetsspesifikasjoner viser jeg til punkt 4.5 foran.

I det følgende vil jeg se nærmere på hvordan brukere av systemet kan få tilgang til denne gassalgstjenesten. Dette innebærer først og fremst en gjennomgang av hvilke regler som gjelder for at aktører kan fremsette nominasjoner som gjelder overføring av gass på TTF-systemet. Dette er temaet i punkt 8.2 nedenfor.

Deretter ser jeg nærmere på hvordan gassalgskontraktene inngås og oppfylles i dette systemet. Det er hovedsaklig to ulike måter å inngå avtale om gassalg på: Det kan enten gjøres bilateralt ved EFET-kontrakten sammen med et TTF-vedlegg eller det kan gjøres over børs. Inngåelse av bilaterale gassalgsavtaler og oppfyllelse av disse er hovedtemaet i denne delen av fremstillingen, og gjennomgås i punkt 8.3 nedenfor. Det er denne formen for gassalg som gjøres mest i Nederland. ³⁷³ Inngåelse og oppfyllelse av gassalgsavtaler over børs gjennomgås kort i punkt 8.5 nedenfor.

³⁷⁰ Jf. TSC punkt 2.10.1 og punkt 4.5 foran.

³⁷¹ Over 95 % i mars 2005, jf. *Frontier Economics* s. 15.

³⁷² *Frontier Economics* s. 15. H-gassnettverket må ikke forveksles med høytrykksnettverket. Sistnevnte er det nasjonale nettverket som GTS opererer. Innenfor dette eksisterer det forskjellige og parallelle rørledningsnett med L-gass og H-gass, jf. punkt 1.2.2 foran.

³⁷³ Norsk gass selges for øvrig også direkte til sluttbrukere i Nederland via Emden i Tyskland. Her foregår gassalget utenom TTF-systemet og kalles for et «physical offtake».

TTF-systemet er tilrettelagt av den nederlandske gassoperatøren i den forstand at operatøren fungerer som en aktiv medhjelper ved gjennomføringen av transaksjonen. Dette gjøres særlig ved at GTS er ansvarlig for at de ulike tilbud og etterspørsel av gass matches, slik at gasstransaksjonen skal anses oppfylt etter gassalgsavtalen. I tillegg tilrettelegger GTS for effektiv overføring av gassvolumer gjennom sin balanseringstjeneste i det nederlandske gassnettverket. Hvordan disse tjenestene innvirker på de enkelte gassalg kommer jeg nærmere tilbake til i forbindelse med oppfyllelse av bilaterale gassalgskontrakter, se henholdsvis punkt 8.3.3.3 og 8.3.3.4.

I denne sammenheng bør det før øvrig nevnes at gassoperatøren ikke har en tilretteleggende funksjon for *inngåelse* av slike kontrakter. I forhold til kapasitetsavtalene har GTS, som nevnt i punkt 4.3.2, lagt til rette for noe som kalles for Bulletin Board hvor skipere gis anledning til utlyse sin interesse for å kjøpe eller selge kapasitetsrettigheter. Det fremgår imidlertid verken av transportavtalen, gassalgsavtalen eller GTS' hjemmesider at et slikt møtepunkt er etablert for potensielle gasskjøpere og gasselgere. Uansett må det nok legges til grunn at det ikke er et behov for et slikt møtepunkt: Potensielle selgere og kjøpere av gass på grossist-nivå i Nederland er forholdsvis offentlig kjente selskaper, og at en tilretteleggende funksjon på inngåelsesstadiet er således ikke en nødvendig faktor for å oppnå en velfungerende gassomsetning.³⁷⁴

Til slutt vil jeg undersøke hvordan transportavtalen og gassalgskontraktene regulerer de tilfeller hvor nettoperatorens tjenester svikter i forbindelse med avvikling av gassalg på TTF, se punkt 9.2. I denne forbindelse vil jeg ta for meg hvilken risikofordeling som gjelder mellom partene ved slik svikt, se punkt 9.3

³⁷⁴ Det er for øvrig publisert en liste over registrerte og godkjente brukere av TTF-systemet, se <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/518019/>. Det er bare slike registrerte brukere som kan være motparter i salgsavtalen på TTF, se punkt 8.2 nedenfor.

8 Tilgang til gassalgstjenesten

8.1 Generelt

Med tilgang til gassalgstjenesten menes hvilke vilkår som må være oppfylt for at en bruker, enten skiper eller trader, kan kjøpe eller selge gass gjennom TTF-systemet. Dette henspeiler seg først og fremst på de bilaterale gassalgskontrakter. Jeg har likevel valgt å innta gassalg over børs under dette temaet, ettersom disse gassalgskontraktene også gjennomføres på TTF.

Tilgang til gassalgstjenesten innebærer først og fremst en gjennomgang av de kravene som stilles for å kunne bruke tjenesten. Dette behandles i punkt 8.2 nedenfor. En slik tillatelse gir brukeren rett til å kjøpe og selge gass i systemet, enten gjennom EFET-kontrakten eller gjennom børs.³⁷⁵ Inngåelse og oppfyllelse av disse avtalene gjennomgås henholdsvis i punkt 8.3 og 8.4.

8.2 Tillatelse til bruk av TTF-systemet

Både skipere og tradere benytter seg av TTF-systemet, men det er oppsatt visse vilkår som må være oppfylt for å kunne få tilgang til dette systemet. Under punkt 4.2 har jeg redegjort for hvilke vilkår som gjelder for skipers tillatelse til å fysisk sette inn gass i entry-exit systemet. Dette har kun henspeilt seg på tilgang til den fysiske delen av gassnettverket i Nederland, men kan som nevnt i visse tilfeller være en viktig del av handelen på TTF.³⁷⁶

For å få tilgang til TTF-systemet som *skiper* må det, i tillegg til at vilkårene for tilgang til den fysiske delen av nettverket er oppfylt,

³⁷⁵ Vilkåret om at bruker må ha slik tillatelse for å kunne handle gjennom børs, følger av TTF Rules 2.6, jf. Annex 4 punkt 1.1.1.

³⁷⁶ Dvs. dersom balansen på TTF-systemet ikke er opprettholdt og aktøren vil unngå balanseringskostnadene.

stilles en økonomisk sikkerhet på €50 000 og inngås noe som kalles for «Title Transfer Registration Service».³⁷⁷ Sistnevnte vilkår kommer jeg tilbake til nedenfor.

Når det gjelder traders adgang til TTF-systemet, bør det først sies at disse vilkårene ikke atskiller seg fra de kravene som er stilt til skiper.³⁷⁸ Som med skipere må også tradere akseptere transportavtalen, stille sikkerhet på €50 000, ha de nødvendige midler for å elektronisk utveksling med GTS, samt opptre som en «reasonable and prudent operator».³⁷⁹ Dersom disse vilkårene er oppfylt kan trader søke om tilgang som trader på TTF ved hjelp av et standardisert søknadsskjema.³⁸⁰ Deretter må trader inngå «Title Transfer Registration Service».

«Title Transfer Registration Service» er i transportavtalen definert som

«... the service providing access to the TTF and the registration by GTS of title transfers».³⁸¹

«Title Transfer Registration Service» kan sies å representere det siste og avgjørende vilkåret for adgang til TTF, samt et middel for GTS til å registrere overføringer av eiendomsrett til gass. Dette er en kontrakt som gir skiper eller trader mulighet til å handle gass gjennom TTF-systemet. I transportavtalen er det nærmere innholdet av denne tjenesten definert:

«...the title transfer registration service allows for the registration by GTS of the transfer of the title to entry gas from the TTF or exit gas to the TTF with a specified Wobbe label (H, L, G+ and G) at the TTF

³⁷⁷ TSC 3.5. Dette henger for så vidt sammen med de tariffbestemmelser som gjelder for bruk av TTF-systemet, se punkt 8.4 nedenfor.

³⁷⁸ Se TSC 3.1 og 3.3.

³⁷⁹ TSC 3.1 bokstav a)-d), kfr. TSC Appendix 5 punkt 1.6 flg.

³⁸⁰ TSC 3.3. Tradere som får tilgang til TTF-systemet mottar en skiperlisens LA.

³⁸¹ TSC 1.3.

between shipper or trader and another shipper or trader, provided that the latter shipper or trader has the title transfer registration service in place as well».³⁸²

Tillatelsen til systemet kan imidlertid trekkes tilbake av GTS. Dette gjelder de tilfeller hvor det oppstår *negativ* ubalanse i en brukers gassportefølje og GTS har rimelig grunn til å tro at en slik ubalanse vil vedvare.³⁸³ Slik bestemmelsen er utformet gjelder den bare avvik mellom hva som er solgt på TTF og hva som er nominert på entry-punkter og/eller forventet å bli fysisk levert på disse punktene.³⁸⁴ Det er ikke fastslått at kjøp på TTF skal hensyntas ved denne vurderingen. Imidlertid omfatter bestemmelsen trader, slik at det må legges til grunn at kjøp på TTF også skal tas med i beregningen.

Regelen gjelder bare for negativ ubalanse. Dette er nok begrunnet i at negativ ubalanse innebærer en reduksjon i transportkapasiteten, noe som er sett på som et mer alvorlig tema (ut fra blant annet leveringssikkerhetshensyn) enn at gassrørledningene utsettes for et høyere trykk gjennom positiv ubalanse.³⁸⁵

8.3 Bilateralt gassalg på TTF

8.3.1 Gassalgskontrakten

Gassalgskontrakten for bilateral handel på TTF er utarbeidet av «European Federation of Energy Traders» (EFET). Den overordnede EFET-avtalen er en rammeavtale mellom kjøper og selger som i stor grad brukes for kortsiktige gassalg på det europeiske

³⁸² TSC 2.10.1.

³⁸³ TSC 4.B.6. GTS har også i et slikt tilfelle rett til å justere skipers eller traders nominasjoner.

³⁸⁴ Det kan være avvik mellom nominerte gassvolum og faktisk inn- og uttak av gass, jf. punkt 5.6 flg. foran.

³⁸⁵ Se punkt 5.6.1 foran (i petit).

gassmarkedet.³⁸⁶ I dette ligger at skiper og/eller trader seg i mellom kan fastslå konkrete bestemmelser i forhold til pris, volum og tid, så lenge rammebestemmelsene følges. Disse konkrete bestemmelsene fastsettes i de individuelle transaksjonene i såkalte «deal-sheet», inntatt som vedlegg til kontrakten.

Før jeg ser nærmere på hvilke særlige regler som regulerer kjøp og salg av gass i Nederland, vil jeg først gi en kort oversikt over selve EFET-kontrakten, med hovedfokus på realforpliktelsene og svikt ved disse. Denne kontrakten danner basis for de justeringer som er gjort for handel på TTF-systemet, gjennom det såkalte TTF-vedlegget.

EFET-avtalen inneholder for det første en regulering av partenes forpliktelser, først og fremst selgers volumforpliktelse og kjøpers avtaksforpliktelse.³⁸⁷ Dette innebærer at selger er forpliktet til å levere det avtalte volum til kjøper og at kjøper er forpliktet til å ta imot det avtalte volum fra selger. Det er ikke inntatt noen spesielle bestemmelser i rammeavtalen som vedrører de kvalitetskrav som skal stilles til gassen. Det er kun bestemt at gassen skal være i overensstemmelse med de eksisterende kvalitetskrav som stilles i de respektive gassnettverkene.³⁸⁸ Begrunnelsen for dette er rimelig nok at EFET-avtalen er utarbeidet for hele det europeiske kontinentet hvor det i transportsystemet for de ulike land kan være stilt forskjellige krav til gassens kvalitet. Dette følger eksempelvis av det nederlandske transportsystemet som både omfatter et H-gassnettverk og et L-gassnettverk (innenfor det nasjonale høytrykksnettverket).

³⁸⁶ Det er nærmere 80 europeiske selskaper innenfor energi-sektoren som benytter seg av denne kontrakten, se <http://www.efet.org/>.

³⁸⁷ EFET § 4.

³⁸⁸ Gass som ikke tilfredsstill slike krav kalles for «Off-Spec Gas», jf. EFET § 8a.

For det andre er det inntatt regler i forhold til svikt i selgers eller kjøpers forpliktelser. For selgers del vil det her være snakk om under- eller overlevering og for kjøpers del uttak av for lite eller for mye gass etter avtalen. Det skal i slike tilfeller ytes normaltaperstatning basert på en dekningstransaksjon. Eksempelvis vil underlevering fra selger medføre en erstatningsplikt tilsvarende det tapet kjøper hadde lidt under vanlige omstendigheter ved å kjøpe gass av en annen produsent eller leverandør.⁵⁸⁹ De særregler som gjelder for slikt kontraktsbrudd for transaksjoner på TTF, kommer jeg tilbake til i punkt 8.3.3.4 nedenfor.

For det tredje er det gitt bestemmelser om de situasjoner hvor en part er fritatt fra sine oppfylleelsesplikter, dvs. force majeure-situasjonene. Denne reguleringen avviker ikke i stor grad fra bestemmelsene om fritak fra erstatningsansvar etter norsk kontraktsrett. Dette henspiller seg både på hvilke krav som stilles situasjonen⁵⁹⁰ og kravene til varsel om den oppståtte situasjonen.⁵⁹¹ Jeg går ikke nærmere inn på dette i fremstillingen ettersom det er gassoperatørens rolle som er temaet her. Force majeure-reguleringen *etter transportavtalen* ved svikt transporttjenesten er for øvrig gjennomgått i punkt 6.5 foran.

Reglene i EFET-avtalen er justert noe i forhold til handel med gass i det nederlandske gassnettverket. Dette er gjort gjennom et eget vedlegg, TTF-vedlegget. Vedlegget reviderer og supplerer de nedfelte bestemmelsene i EFET i den forstand at det er TTF-vedlegget som er hovedavtalen for inngåelse av gassalg i Nederland. Følgende er bestemt om TTF-vedleggets gjennomslagskraft:

⁵⁸⁹ EFET § 8.1.

⁵⁹⁰ EFET § 7.1, sml. kjøpsloven av 13. mai 1988 nr. 27 (kjl.) § 27 første ledd.

⁵⁹¹ EFET § 7.3, sml. kjl. § 28.

«...TTF Appendix...shall apply to and govern all Individual Contracts entered into by the Parties for and concerning the delivery and acceptance of Natural Gas at the TTF».³⁹²

TTF-vedleggets revisjon og supplering av bestemmelsene i EFET-avtalen er en direkte konsekvens av TTF-systemets oppbygging. Dette kan belyses med et eksempel: I EFET-avtalen er det bestemt at den faktisk leverte mengde til en kjøper fastsettes etter en allokeringssprosess.³⁹³ Gjennom denne prosessen avgjøres det om det avtalte gassvolum kan leveres fysisk til kjøperen. Dette er nemlig ikke alltid tilfellet, for eksempel på grunn av underlevering fra selgerens side. For handel på TTF er imidlertid en slik regulering unødvendig. Transaksjoner gjennom dette virtuelle systemet gjennomføres alltid og alle allokeringer på TTF er derfor samsvarende med operatørens bekreftelse av kjøper og selgers melding om overføringsvolumer.³⁹⁴ Operatørens bekreftelse er slikt sett å anse som en allokeringssmelding.³⁹⁵

Denne ordningen atskiller seg som nevnt fra den vanlige salgs- og leveringsprosessen på det europeiske kontinentet. I den generelle EFET-avtalen er det nemlig fastsatt at omfanget av den leverte gassen fra selger blir fastslått på basis av nominasjonene fra partene og allokeringssmeldingene fra operatøren.³⁹⁶ Allokeringssmeldninger fra operatøren blir avgitt på grunnlag av sistnevntes måleapparater på de respektive leveringsstedene, og er kun en melding om hvor mye gass som faktisk har passert utgangsslusen. Operatørens rolle i slike transaksjoner er således kun av informativ karakter. I det nederlandske systemet er imidlertid allokeringssmeldingen fra operatøren som nevnt knyttet opp mot bekreftelsen fra operatøren på hvilke gassvolum som kan overføres mellom de ulike partene.

³⁹² EFET, TTF Appendix version 1.0/June, 2004 punkt 2. TTF-vedlegget i det følgende.

³⁹³ EFET § 6 punkt 4.

³⁹⁴ <http://www.gastransportservices.com/shippers/operational/518078/>.

³⁹⁵ TTF-vedlegget punkt 5.

³⁹⁶ EFET § 6.4.

TTF-vedleggets bestemmelser om hvordan over- og underlevering og over- og underavtak skal håndteres, avviker etter dette fra EFET-avtalen. Bestemmelsene må knyttes opp mot nominasjonsprosessen på TTF, ettersom det ikke dreier seg om fysiske volumer. Det er bare i tilfeller hvor aktøren nominerer for mye eller for lite i henhold til en gassalgsavtale som innebærer at slike situasjoner oppstår. Dersom for eksempel selger har nominert for lite, og transaksjonen således ikke blir matchet og bekreftet av GTS, innebærer dette at kjøper kommer i negativ ubalanse. Det er gassoperatøren som håndterer slik ubalanse, noe jeg kommer tilbake til i punkt 8.3.3.4 nedenfor om operatørens balanseringstjenester.

Som med EFET-kontrakten har også TTF-vedlegget supplerende bilag eller «dealsheet» som skal benyttes for de enkelte gass-transaksjonene. Disse ligner på bilagene til EFET-kontrakten, men er spesielt utformet på visse punkter ut fra TTF-systemets særegenhet. For eksempel er det nødvendig å spesifisere hvilken «Wobbe label» som skal gjelde og at TTF-transaksjonene skal anses som et «Intra-System».³⁹⁷ Det kan ut fra det velges mellom fire forskjellige bilag, et for «fixed price», et for «floating price», et for «call option» og et for «put option».³⁹⁸ Dette går imidlertid ikke nærmere inn på. Ellers må det som ved bilagene til EFET-kontrakten spesifiseres den aktuelle mengde, tidsperiode og mottaks- og leveringspunkt.

8.3.2 Inngåelse av gassalgskontrakten

Omsetning av gass i Nederland foregår for det meste gjennom bilaterale gassalgskontrakter. En annen måte å si dette på er at

³⁹⁷ TTF-vedlegget punkt 3. Som nevnt er TTF-systemet et virtuelt handelspunkt innenfor det nederlandske gassnettverket, herav definisjonen «Intra-System».

³⁹⁸ De to sistnevnte er opsjonsavtaler, ikke faktiske gassalgsavtaler.

avtalene inngås «Over the counter» (OTC).³⁹⁹ Dette vil i tradisjonell forstand si at kjøpere og selgere kontakter hverandre over telefon. Imidlertid har dette OTC-markedet endret seg med årene, og den vanligste formen for avtaleinngåelse mellom gassaktørene skjer ved hjelp av mellommenn eller meglere. Handelen skjer hovedsaklig «on-screen», dvs. gjennom et datasystem som fungerer som en møteplass for potensielle kjøpere og selgere av gass. I Nederland er det særlig meglersystemet ICAP som brukes mest for handel på TTF.⁴⁰⁰

ICAP tilbyr et software som tilrettelegger for gjennomføring av kjøp og salg direkte på skjermen. Selv om dette instrumentet i utgangspunktet tilrettelegger for anonyme bud, er det fortsatt å anse som et OTC-marked, i den forstand at kjøper og selger må inngå en spesifikk (bilateral) avtale seg imellom, dvs. EFET-kontrakten med TTF-vedlegget. Dessuten forekommer det også OTC-handel i mer tradisjonell forstand, dvs. at trader eller skiper ringer til megler og ber denne om å finne en motpart som er interessert i å akseptere et gitt tilbud. Megleren finner deretter en aktuell motpart, men handelen blir registrert på skjermen.

8.3.3 Oppfyllelse av gassalgskontrakten

Generelt

Foran har jeg gitt en kort fremstilling av innholdet i de bilaterale kontraktene for gassalg i Nederland og vist hvordan disse inngås. Temaet for dette punktet er hvordan gassalgskontraktene oppfylles.

³⁹⁹ OTC-markedet er imidlertid ikke bare forbeholdt for kortsiktige avtaler, også avtaler med lengre tidshorisont kan gjøres gjennom et slikt marked. Alt unntatt børs er jo i prinsippet OTC-handel.

⁴⁰⁰ Også meglersystemene Spectron og Prebon benyttes, men for transaksjoner på TTF blir altså ICAP benyttet i størst grad, jf. informasjon fra ansatte i Norsk Hydro.

Som nevnt i punkt 7 foran oppfylles gassalgsavtalene ved partenes nominering og gassoperatørens etterfølgende matching og bekreftelse. Det er slikt sett ingen fysiske volumer så må leveres eller avtas for at gassalgsavtalen skal anses oppfylt.

Dette er forholdsvis nytt innenfor de europeiske gassmarkedene hvor gasstransaksjoner tradisjonelt har blitt gjennomført med levering fra a-å og hvor leveringspunktet har vært utgangsslusen på leveringsterminalen hvor kjøper mottar gassen.⁴⁰¹

Det at nominasjoner er partens hovedforpliktelse etter avtalen, følger av TTF-vedleggets regler om «Scheduling». I dette ligger hvilke handlinger som må gjøres for at gassalgskontrakten skal anses for oppfylt.⁴⁰² Her er det bestemt at en parts forpliktelse til «Schedule» er å fremsette nominasjoner i henhold til transportavtalen.⁴⁰³

Fremsettelse av nominasjoner er altså partenes overordnede forpliktelser etter avtalen. Dette betyr imidlertid ikke at fysiske leveringer eller avtak ikke er aktuelt i forbindelse med en gasstransaksjon. Slike leveringer eller avtak kan gjennomføres dersom aktøren er i ubalanse på TTF.⁴⁰⁴ Poenget er imidlertid det at dette ikke er noen betingelse for at gasstransaksjonen skal anses gjennomført. Balansespørsmålene er i første omgang et forhold mellom nettoperatøren og vedkommende aktør som er i ubalanse.

⁴⁰¹ Jf. *Brautaset* s. 105. Sml. også det britiske gassnettverket hvor kjøp og salg av gass skjer gjennom fordringer på operatøren som eier all gassen i systemet, se nærmere *Hegna* side 98 flg.

⁴⁰² EFET § 4 punkt 2, jf. «those actions necessary for a party to effect its respective delivery or acceptance obligations».

⁴⁰³ TTF-vedlegget punkt 4.

⁴⁰⁴ Dette er bare en mulighet for skipere som kan sette inn eller avta fysiske volumer i systemet, se punkt 4.2 foran. Tradere er som nevnt aktører som bare operer på TTF, se punkt 7 foran.

Balanseringskostnadene vil imidlertid påføres den aktør som nominerer et volum på TTF i henhold til gassalgsavtalen uten at motparten gjør det samme. De balanseringskostnader som oppstår i slike tilfeller kan kreves dekket etter gassalgsavtalen. Dette kommer jeg tilbake til i punkt 8.3.3.4 nedenfor.

Skipers eller traders nominasjoner behandles i punkt 8.3.3.2 nedenfor. Gassoperatørens matching og bekreftelse av nominasjonene gjennomgås i punkt 8.3.3.3.

Nominasjon til operatøren om ønsket overføring av gass

Etter at selger og kjøper har inngått avtale om et gassalg, må disse fremsette nominasjoner til gassoperatøren om at et gassalg er inngått og at spesifikke gassvolumer skal overføres mellom partene til spesifikke tidspunkt.

Nominasjonene som kontraktsrettslig forpliktelse følger som nevnt av reglene om «Scheduling» i gassalgsavtalen. Etter TTF-vedlegget er det bestemt at

«Schedule shall include, without limitation, compliance with all obligations and requirements contained in the TSC and the Operating Manual to the TSC».⁴⁰⁵

Oppfyllelse av de kontraktsrettslige forpliktelsene i TTF-systemet må sees i sammenheng med nominering etter transportavtalen. Det er viktig å merke seg at selve nominasjonene ikke innebærer at gassalgsavtalen skal anses som oppfylt. Dette er betinget av gassoperatørens matching og bekreftelse av nominasjonene, noe jeg kommer tilbake til i punktet nedenfor.

Før jeg ser nærmere på kravene til nominering etter transportavtalen, bør det sies at nominasjonene ikke bare er nødvendig for

⁴⁰⁵ TTF-vedlegget punkt 4. Se også EFET TTF Appendix Guidance Notes punkt 2.4 som er tilgjengelig på <http://www.efet.org/Default.asp?Menu=5>. Denne avhandlingen bygger på versjon 1.0 av juli 2005.

oppfyllelse av gassalgsavtalen. De fungerer også som en informasjonskanal for operatøren om hvem som er eier av gassen i systemet. Dette er viktig ettersom operatøren ikke har noen eierrettigheter på gassen i systemet.⁴⁰⁶ Videre må nominasjonene sees i lys av det faktum at nettverket kun er velfungerende dersom brukerne av systemet opprettholder en viss balanse i sin portefølje. Slikt sett er operatøren avhengig av å se hvor mye gass som går ut og inn av skipers eller traders gassalgsportefølje, og ut fra dette eventuelt foreta de nødvendige balanseringstjenester.

Nominasjonene som fremsettes er elektroniske meldinger som blant annet fastslår mengden, tidsperioden, samt de respektive parter.⁴⁰⁷ I TSC Appendix 5 punkt 3.1 er følgende bestemt:

«Shipper or trader shall make a nomination for each portfolio for each hour of each N for TTF. A nomination may relate to more than one consecutive gas day. A (re)nomination shall contain for each hour the customer codes of all upstream parties and downstream parties and, taking into account the sign convention as provided in Article 1.10 of this Appendix 5, the quantities of gas to be offtaken by shipper or trader from such upstream parties and quantities of gas to be made available by shipper or trader to such downstream parties».

Kravene til denne nominasjonsmeldingen avviker ikke fra kravene til nominasjonsmeldingen i forbindelse med transport av gass.⁴⁰⁸ Jeg behandler derfor bare kort innholdet i denne bestemmelsen.

Nominasjoner for TTF kan foretas fra 179 dager til 30 minutter før den timen hvor gassoverføringen skal finne sted.⁴⁰⁹ Tidligere kunne man nominere 750 dager på forhånd,⁴¹⁰ men nominasjon til TTF er nå

⁴⁰⁶ I motsetning til det britiske systemet hvor National Grid NTS er eier av all gassen i systemet.

⁴⁰⁷ Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/gts/518019/>.

⁴⁰⁸ Jf. punkt 4.4 foran.

⁴⁰⁹ TSC Appendix 5 punkt 3.2 første og fjerde avsnitt.

⁴¹⁰ TSC 2005-2 Exhibit G punkt 3.2.

samsvarende med nominasjonsprosedyren som gjelder for fysisk transport av gass.⁴¹¹ Både kjøper og selger må fremsette nominasjoner.⁴¹² Endelig må nominasjonene gjelde for den samme porteføljen.

Operatørens matching og bekreftelse av nominasjoner

Etter at partene har fremsatt sine nominasjoner kommer operatøren inn og sørger for at tilbudet mellom kjøper og selger blir matchet og bekreftet. Matchingen har den funksjon at gassalg-avtalen mellom kjøper og selger anses for å være avviklet og at gasstransaksjonen er gjennomført.⁴¹³ Det er bare etter slik matching og bekreftelse at partenes kontraktsrettslige forpliktelser skal anses som fullstendig oppfylt. Det er i denne relasjonen at gassoperatørens rolle for avvikling av gassalg blir synlig, og som nevnt over er dette den ene siden av gassoperatørens gassalgstjenester.

For at nominasjonene skal kunne bli «matchet» stilles det, som for nominasjoner for fysisk transport, blant annet krav om at nominasjonen har motsatt fortegn, at de vedrører den samme porteføljen og at volumet for inn- og uttak er samsvarende.⁴¹⁴ Når det gjelder det siste kravet er det imidlertid godtatt et avvik på 100

⁴¹¹ Sml. TSC Appendix 5 punkt 2.2. Denne endringen må etter all sannsynlighet være begrunnet i det lite praktiske behovet for å kunne nominere så lang tid i forveien, samt den erfaring GTS har hatt med nominasjonsprosedyre fra skipere og tradere de siste årene. Det er dessuten uttalt at en sammenstilling av prosedyrene for nomineringen på TTF og utenfor TTF (dvs. de fysiske entry- og exit-punktene) er hensiktsmessig, se presentasjon fra Shipper's meeting i Schiphol-Rijk av 4. oktober 2005.

⁴¹² Dette følger forutsetningsvis av bestemmelsen i TSC Appendix 5 punkt 3.1 første avsnitt, samt det faktum at GTS er avhengig av å vite hvilke gassmengder som blir tatt ut og inn av de ulike aktørene i markedet, jfr. kravet om nettverkets balanse.

⁴¹³ Leveringsteden for gass er derfor dette virtuelle handelspunktet, se TTF-vedlegget punkt 10.1.5.

⁴¹⁴ TSC Appendix 5 punkt 5.3.

kWh for TTF-nominasjoner.⁴¹⁵ «Matchingen» vil i et slikt tilfelle gjøres for den laveste nominasjonen: Dersom selger nominerer 55 000 kWh og kjøper nominerer 54 900 kWh, vil det foretas en «match» for det siste angitt og laveste volumet. Denne regelen kalles «the lesser rule».⁴¹⁶

I forholdet mellom partene er det imidlertid verdt å nevne at TTF-vedlegget punkt 7.3 fastslår at toleransen i forhold til partenes nominasjoner skal være lik null. Dette vil si at en part står ansvarlig for alle balanseringskostnader som motparten blir pålagt som følge av å fremsette en for lav eller høy nominasjon i forhold til gassavtalen. Dette vil si at parten ikke bare blir ansvarlig for motpartens balanseringskostnader utover de eksisterende toleransegrenser, men også balanseringskostnader som henspiller seg på den ubalanse som ligger innenfor toleransegrensene, se punkt 5.6.4 foran.

Dersom nominasjonen etter reglene over matcher, blir det sendt en bekreftelse til begge skipere.⁴¹⁷ Bekreftelsen blir gitt forholdsvis raskt, dvs. senest den nærmeste time etter 30 minutter fra GTS mot-tok nominasjonen.⁴¹⁸ Dersom GTS for eksempel mottar beskjeden kl. 0915 må bekreftelse bli gitt senest kl. 1000, og beskjed som kommer inn kl. 0945 må bekreftes senest kl. 1100. Det er på dette tidspunktet gasstransaksjonen skal anses som gjennomført. Aktøren er for øvrig ansvarlig for å undersøke de innkomne bekreftelser.⁴¹⁹

Som nevnt er GTS bekreftelse å anse som en allokering melding. Dette er i transportavtalen er dette formulert på følgende vis:

⁴¹⁵ TSC Appendix 5 punkt 5.4.

⁴¹⁶ TSC Appendix 5 punkt 5.3 tredje kulepunkt.

⁴¹⁷ TSC Appendix 5 punkt 5.4. Nominasjonene trenger for øvrig ikke å matche fullstendig, jf. systemet med under- og overlevering. Matchende nominasjoner har bare betydning i forhold til om avtalen mellom kjøper og selger skal anses oppfylt.

⁴¹⁸ TSC Appendix 5 punkt 5.6.

⁴¹⁹ TSC Appendix 5 punkt 5.6 tredje avsnitt.

«In case quantities of gas are nominated at the TTF and are confirmed by GTS, the allocation is equal to the confirmation».⁴²⁰

I TTF-vedlegget er også en lignende bestemmelse inntatt i forhold til bekreftelse og allokering fra den nederlandske nettoperatøren:

«...the last confirmation issued by GTS to the Parties in respect of a Time Unit shall be deemed to be an allocation statement from the relevant Network Operator for TTF Transactions whose Total Supply Periods contain that Time Unit».⁴²¹

Det bør videre nevnes at en bekreftelse ikke kan fravikes fra en av partenes side. Dette må for øvrig sees i sammenheng med ønsket om balanse og kontinuitet i det nederlandske gassnettverket. Følgende er nemlig bestemt i transportavtalen:

«Once both parties involved in a transaction at the TTF have received a confirmation for any hour with the status 'settled', the status of the match cannot be changed unilaterally by either one of the parties».⁴²²

En endring kan likevel forekomme dersom det foretas en renominasjon, dvs. en endring av tidligere fremsatt nominasjon.⁴²³ En slik nominasjon må foretas av begge parter.⁴²⁴ Dersom denne ny nominasjonsprosedyren ikke blir «matchet», vil den tidligere bekreftelsen fortsatt gjelde.⁴²⁵ Renominasjoner inn til TTF kan frem-

⁴²⁰ TSC Appendix 6 punkt 5 første avsnitt. Se også TSC Appendix 5 punkt 5.6 tredje avsnitt for følgende er fastslått: «With respect to allocation regarding N GTS shall use the quantities indicated in the latest confirmation referring to N with the status 'settled'».

⁴²¹ TTF-vedlegget punkt 5.

⁴²² TSC Appendix 5 punkt 5.2

⁴²³ Jf. punkt 4.4.2 og fotnote 173 foran.

⁴²⁴ TSC Appendix 5 punkt 5.2 siste punktum.

⁴²⁵ Dette følger ikke direkte av transportavtalen men av en rettledning angående TTF-nominasjoner, utgitt av GTS av 18. mai 2004 (punkt 3.2).

settes inntil en halvtime for handelen skal gjennomføres, dvs. før levering skal skje i henhold til avtalen mellom kjøper og selger.⁴²⁶

Operatørens balanseringstjenester

GTS' balanseringstjenester innebærer i korthet at en ubalanse i en parts gassportefølje blir gjenopprettet, enten det dreier seg om negativ eller positiv ubalanse.⁴²⁷ Balanse for en portefølje på TTF er beregnet på følgende vis:

«imbalance in such a portfolio [for TTF] will be determined by comparing the allocations for TTF as an entry point on a certain hour in a gas day with the allocations for TTF as an exit point at the same hour».⁴²⁸

Ubalanse for en aktør på TTF måles ut fra hvilke entry- og exit-nominasjoner som er gjort på TTF. Ved et gassalg mellom kjøper og selger vil kjøpers nominasjon fungere som exit-gass, mens selgers nominasjon fungerer som entry-gass.

Det er uansett viktig å ha klart for seg at en ubalanse både kan forekomme for de virtuelle TTF-porteføljene og for de fysiske porteføljene. Disse porteføljene danner utgangspunktet for avgjørelsen om aktørens nettobalanse i nettet er innenfor de aksepterte toleransegrenser. Disse former for ubalanse henger som nevnt også sammen; en ubalanse på TTF kan rettes opp ved fysisk inntak i systemet, og en ubalanse i det fysiske systemet kan rettes opp ved kjøp eller salg på TTF. Dersom det for eksempel er solgt 10 enheter gass på TTF, men bare kjøpt 6 enheter, er vedkommende i en negativ ubalanse på 4 enheter. Aktøren kan forhindre ubalanse ved å fysisk sette inn de underskytende gassmengder i det fysiske systemet innenfor denne timen. Ubalanse i en skipers portefølje for transport av gass og de konsekvenser som oppstår i denne sammenheng er gjennomgått i punkt 5.6 foran.

⁴²⁶ Se <http://www.gastransportservices.com/shippers/operational/518073/>.

⁴²⁷ Om denne sondringen, se punkt 5.1 foran.

⁴²⁸ TSC punkt 4.A.1.3.

Slik bestemmelsen om ubalanse på TTF er utformet vil det kun oppstå ubalanse dersom en av partene ikke overholder sin kontraktsrettslige forpliktelse ved å nominere. Operatørens balanserings-tjenester er således bare aktuelt ved de tilfeller hvor nominasjonene ikke er matchet og bekreftet av GTS.

Spørsmålet blir da å se nærmere på hvilke konsekvenser dette har for avtaleforholdet mellom kjøper og selger. Det må skilles mellom ubalanse i form av under- og overlevering, og over- og underavtak. Disse begrepene må ikke forveksles med fysiske leveringer eller avtak. De to førstnevnte former for ubalanse vil være forårsaket av selger og de to de sistnevnte av kjøper.

Når det gjelder ubalanse forårsaket av selger i form av underlevering vil dette være tilfellet dersom selger ikke fremsetter nominasjon overhodet eller fremsetter nominasjon som er lavere enn den partene har avtalt seg imellom. I TTF-vedlegget er følgende bestemt:

«If...the Contract Quantity exceeds the Delivered Quantity by reason of Seller's Default, the Seller shall pay to the Buyer as compensation for its resulting losses...amount...equal to: (a) the Buyer's Balancing Charges; minus (b) the product of the Default Quantity and the Contract Price» (min understreking).⁴²⁹

Ved underlevering av gass fra selger er det kjøper som blir utsatt for balanseringskostnader direkte fra GTS, og ikke omvendt. Dette har sitt utspring i at kjøpers nominasjon på porteføljen overstiger den selger har nominert. Det er slikt sett kjøpers som i utgangspunktet blir ansett for å være i ubalanse ved å ha nominert et større exit-volum enn det entry-volum som selger har meldt. I et slikt tilfelle må GTS foreta balansering av systemet.

Dette blir derfor i første omgang et forhold mellom kjøper og operatøren som styres av de regler som er fastslått etter transport-

⁴²⁹ TTF-vedlegget punkt 7.1.1.

avtalen. Etter avtalen mellom kjøper og selger foreligger det imidlertid et kontraktsbrudd fra selgers side, og kjøper kan etter bestemmelsen kreve dekket de balanseringskostnader som han er ilagt. Det skal imidlertid trekkes fra kontraktsprisen for det manglende volum selger ikke nominerte: Kjøper er jo ikke forpliktet til å betale for dette etter gassalgsavtalen.⁴³⁰

Ved overlevering fra selger inn til kjøpers portefølje, dvs. hvor selger nominerer høyere enn det som er avtalt (noe som kanskje ikke er like praktisk), vil kjøper være i positiv balanse. Kjøper må her betale GTS balanseringskostnadene for å balansere sin portefølje. Dette kan kreves dekket av selger etter følgende beregningsmåte: Kjøpers balanseringskostnader pluss det overskytende gassvolum minus kjøpers balanseringskompensasjon.⁴³¹ Dette bør forklares nærmere. Når selger har nominert inn på TTF mer enn hva avtalen med kjøper tilsier, må kjøper betale for dette ekstra volumet. Imidlertid kjøper GTS tilbake denne overskytende gassmengden gjennom sin balansering av porteføljen, som er delvis kostnadsbelagt.⁴³² Selger blir derfor til slutt ansvarlig for sin overlevering og må betale for balanseringskostnadene pluss kontraktsprisen for den overskytende gassmengden minus den pris som GTS kjøper denne for. Som nevnt foran, under punkt 5.6.2, vil GTS ta utgangspunkt i LGP ved kjøp av denne overskytende gassen. Ved store avvik mellom denne prisen og den prisen kjøper og selger har blitt enige om, kan det totale erstatningsbeløpet bli høyt.

Operatørens balanseringstjenester ved underavtak, dvs. hvor kjøper nominerer inn lavere enn hva som er avtalt mellom partene, innebærer at selgeren blir ansett for å være i ubalanse ved å ha nominert inn mer gass enn hva som er nominert ut.⁴³³ Det dreier seg altså om et kostnadselement for selgeren etter de prinsipper som gjelder for ubalanse.⁴³⁴ Kjøperen vil derfor i første omgang være

⁴³⁰ Se EFET TTF Appendix Guidance Notes punkt 7.1 bokstav a).

⁴³¹ TTF-vedlegget punkt 7.1.3.

⁴³² Se punkt 5.6 foran.

⁴³³ TTF-vedlegget punkt 7.1, underpunkt 2.

⁴³⁴ Jf. punkt 5.6 flg. foran.

uberørt av sin egen pliktforsømmelse. Det er bare i andre omgang at kjøperen blir stilt ansvarlig for ikke å ha oppfylt sin kontraktsrettslige forpliktelse til å nominere et bestemt volum. Kjøper må her betale for selgers balanseringskostnader til operatøren pluss det overskytende volum selger har nominert inn minus den kompensasjon selger får fra operatøren ved at denne kjøper gassen.

Ved overavtak står man overfor en situasjon hvor kjøper har nominert inn et større volum enn det avtalen foreskriver. Selger blir slikt sett ansett for å være i negativ ubalanse. Selger kan kreve sine kostnader dekket etter følgende beregning: Selgers balanseringskostnader minus kontraktsprisen for det overskytende nominerte volum.⁴³⁵ Selger har mottatt en høyere betaling enn fra kjøper enn det avtalen opprinnelig fastsatte. Dette beløpet har ikke selger krav på ettersom kjøper betaler for dette volumet etter GTS' regler om fastsettelse av balanseringskostnader.

Ut fra det ovennevnte er det ikke riktig å si at GTS' balanseringstjenester fungerer som en garanti for riktig oppfyllelse: Dette hadde vært tilfellet dersom GTS gikk inn og balanserte den sviktende parts portefølje. Man ville da stått overfor et kontraktsforhold som aldri ville bli rokket ved mislighold i en av partenes forpliktelser. I stedet kommer misligholdet for dagens lys ved at den sviktende parten må erstatte motpartens kostnader ved operatørens balanseringstjenester. Det er slikt sett mer riktig å karakterisere GTS' balanseringstjenester som en oppfyllelsesfaktor på tross av riktig oppfyllelse: Den ene parten har jo overført et gassvolum i henhold til kontrakten, men må erstatte kostnadene for at motparten ikke har gjort det samme og deretter kreve regress hos denne.

⁴³⁵ TTF-vedlegget punkt 7.1.4.

8.4 Tariffbestemmelser for TTF

Gjennomføring av kjøp og salg av gass gjennom TTF-systemet er gjenstand for to ulike tariffinger. Det eksisterer både en fast og en variabel tariff.⁴³⁶ Den faste tariffen er på €15 156 og gjelder for en 12 måneders periode.⁴³⁷ Denne ilegges uavhengig av hvor mange transaksjoner skiper eller trader gjør over TTF-systemet. Dersom skiper eller trader utover 12 måneders perioden fortsatt vil benytte seg av dette systemet, ilegges det en månedlig fast tariff på €1263.

Den variable tariffen vedrører omfanget av gasstransaksjoner per år. Det gjelder både transaksjoner eller omsetning hvor skiper eller trader er den mottakende eller leverende part.⁴³⁸ Begge parter må således betale for en transaksjon. For de første 4 000 000 000 kWh omsatte gassmengder i løpet av et år, gjelder en tariff på €-ct 0,001 475 per kWh.⁴³⁹ For all gass som omsettes av en skiper eller trader over dette volum, ilegges en avgift på €-ct 0,000 202 per kWh. Skiper og trader mottar en faktura hver måned som gjelder den variable avgiften.⁴⁴⁰ I denne er det ikke hensyntatt at skiper eller trader eventuelt har omsatt gassvolum over 4 000 000 000 kWh. Det er således den høyeste tariffen som det blir tatt utgangspunkt i for hver måned. På slutten av året blir imidlertid dette korrigert med tilbakevirkende kraft så lenge skiper eller trader faktisk har

⁴³⁶ I motsetning til avgift for kapasitetsrettigheter, se punkt 4.3.5 foran.

⁴³⁷ TSC punkt 5.6.1 første avsnitt, jf. TSC Appendix 1C.

⁴³⁸ TSC punkt 5.6.2 annet avsnitt tredje punktum.

⁴³⁹ TSC punkt 5.6.2 annet avsnitt første punktum, jf. TSC Appendix 1C. €-ct står for eurocent.

⁴⁴⁰ Faktura sendes også ut hver måned for selve tilgangen til TTF-systemet, dvs. den faste avgiften, samt alle andre tjenester som skiper eller trader benytter seg av, jf. TSC punkt 5.11.1. Av praktiske hensyn sammensetter jeg imidlertid ikke dette her.

omsatt for over den aktuelle gassmengde i løpet av det inneværende året.⁴⁴¹

8.5 Gassalg gjennom børs

8.5.1 Kort om APX

APX er den nederlandske gassbørsen. Den opererer kun på TTF-systemet, og er sammen med lanseringen av APX Gas Zeebrugge i Belgia den første børsen for handel med gass på det europeiske kontinentet. Utnevnelsen av APX som den nasjonale gassbørsen i Nederland, ble gjort 20. januar 2005 av den nederlandske finansministeren.⁴⁴² Omsetning av gass gjennom denne børsen er til dels regulert i transportavtalen. Dette kommer jeg tilbake til i punkt 8.5.2 nedenfor.

APX samarbeider tett med GTS, og er meget viktig for liberaliseringen av det nederlandske markedet.⁴⁴³ Konseptet med børsen er basert på anonymisert handel via standardiserte kontrakter. For å garantere anonymitet, vil børsen være den sentrale motparten eller «clearinghouse» i alle transaksjoner gjennomført gjennom denne.⁴⁴⁴

Børsbasert handel er også en viktig faktor for å fjerne balanseringsrisiko tilknyttet brukernes gassporteføljer. Denne handelen medfører nemlig at aktørene kan balansere sine porteføljer og forhindre over- og underskudd med tilhørende balanserings-

⁴⁴¹ TSC punkt 5.6.2 annet avsnitt fjerde punktum.

⁴⁴² I henhold til gassloven artikkel 66b første ledd.

⁴⁴³ Se blant annet uttalelse fra Jonathan Stern, leder for gasstudier på Oxford Institute for Energy Studies, inntatt i *Petroleum Economist*, London, mai 2005, side 19.

⁴⁴⁴ *Neef* s. 250. Hvordan transaksjonene gjennomføres tar jeg for meg i punkt 8.5.3 nedenfor.

kostnader.⁴⁴⁵ Om børsen som balanseringsverktøy viser jeg til punkt 5.5.3 foran.

APX tilbyr to markeder for handel med gass, «Within-Day-Market» og «Day-Ahead-Market». På førstnevnte marked kan balansering av dag-kontrakter omsettes, jf. «Balance of day»-markedet.⁴⁴⁶ Dette markedet åpent året rundt. Omsetning på «Day-Ahead-Market» kan skje opp til maksimum 4 dager i forkant. Her tilbys følgende kontrakter: individuelle kontrakter, helger, «balance of week» og «working days next week» (faste leveringsperioder). Alle markedene tilbyr handel med gass av faste størrelser.⁴⁴⁷

Det bør også nevnes at det i mars 2006 ble lansert en ny gassbørs i det nederlandske gassmarkedet. Det er Endex som kontrollerer denne børsen og det er «longer term»-kontrakter som blir omsatt på denne. Som nevnt i punktet foran opererer APX «day ahead»-markedet og «within day-markdet». Endex-børsen går jeg imidlertid ikke nærmere inn på, men nevner at rene finansielle institusjoner som Morgan Stanley & Co, International Limited operer på børsen fra mai 2006,⁴⁴⁸ i motsetning til APX-børsen hvor flertallet av deltakerne er petroleums-selskaper.⁴⁴⁹

8.5.2 Inngåelse av gassalgsavtaler gjennom APX

Transaksjoner gjennom den nederlandske gassbørsen, må holdes atskilt fra OTC-markedet. Handel over denne børsen forutsetter ikke at partene undertegner noen form for avtale med hverandre, jf. prinsippet om anonym handel og sentral motpart.⁴⁵⁰ Selve handelen på børsen består av kjøp og salg av gassalgskontrakter.

⁴⁴⁵ Petroleum Economist, London, mai 2005, side 19.

⁴⁴⁶ Jf. punkt 5.5.3 foran.

⁴⁴⁷ APX' TTF Rules Annex 8.

⁴⁴⁸ Se <http://www.endex.nl/index.php?a=75>.

⁴⁴⁹ Se <http://www.apxgroup.com/index.php?id=99>.

⁴⁵⁰ Se APX' TTF Rules punkt 5.2.

Oppfyllelse på denne børsen gjøres som nevnt gjennom TTF-systemet. Slikt sett følges prosedyrene for bilateral handel i stor grad.⁴⁵¹ Selve avtaledokumentene som må inngås med APX er derfor til en viss grad korresponderende med EFET-kontrakten. Ettersom kontrakten er utarbeidet for en gassbørs eksisterer det både mindre og større forskjeller, men utgangspunktet for denne kontrakten var nettopp EFET-avtalen.⁴⁵²

Det er APX' TTF Rules som er det grunnleggende avtaledokumentet. Her er det for det første bestemmelser om hvordan selve handelen gjennomføres. Videre er det gitt bestemmelser som skal forsikre at vedkommende markedsaktør er pålitelig og troverdig i forhold til handel og finansielle sikkerhetsmidler. Aktøren må således stille økonomisk sikkerhet for å få tilgang til børsen. Til slutt må det undertegnes en deltakeravtale som blant annet bekrefter at vedkommende skiper eller trader har godkjent APX' bestemmelser og at det er stilt den nødvendige økonomiske sikkerhet.⁴⁵³

Det bør også nevnes at APX selv må sørge for å ha inngått «Title transfer registration service».⁴⁵⁴ Slikt sett kan APX sammenlignes med hvilken som annen helst skiper eller trader i det nederlandske markedet, noe som også må antas å være en viktig faktor til at prosedyren for bilateral handel og EFET-kontrakten blir etterfulgt i stor grad. Ettersom det kun tilbys faste volumer vil børsens nettobalanse på TTF vil imidlertid alltid være lik null.

Under den tidligere transportavtalen TSC 2004-1 var det faktisk stilt krav om at APX aksepterte transportavtalen for å kunne fungere som en børs i markedet.

⁴⁵¹ *Neef* s. 250. Oppfyllelse av gassalgsavtaler på børsen kommer jeg nærmere tilbake til i punktet nedenfor.

⁴⁵² Jf. Informasjon fra Mark Starmans, Account Manager, APX Group.

⁴⁵³ Jf. Informasjon fra Mark Starmans, Account Manager, APX Group.

⁴⁵⁴ TSC punkt 2.10.2.

Dette ble sterkt kritisert, både på grunn av den risikoen som APX ble stilt overfor som en regulær skiper og det faktum at transportavtalen var skrevet for fysiske aktører og ikke for meglere eller mellommenn. Dette ble imidlertid endret gjennom gassloven artikkel 66b, hvor APX ble offentlig utnevnt som gassbørs i Nederland. Den nederlandske gassbørsen fikk således et rettslig fundament, noe som er sett på som helt nødvendig for å forbedre likviditeten og markedsstrukturen for en gassbørs.⁴⁵⁵ Videre er det også nå utarbeidet spesielle bestemmelser for en gassbørs i den nye transportavtalen.

Partene inngår avtale om gassalg på APX ved å gi tilbud og aksept til børsen. APX matcher deretter de foreliggende tilbud og aksept.⁴⁵⁶ Det er her blant annet bestemt at to ordrer, tilbud og aksept, er matchet når de gjelder det samme TTF-produktet, ordrene er frem-satt av to uavhengige parter og ordren gjelder samme dag og time.⁴⁵⁷

Handelen er imidlertid ikke gjennomført ved en slik matching fra APX' side, og matchingen fra APX hører derfor til inngåelses-spørsmålet. APX må i henhold til transportavtalen nominere overfor GTS for at gasstransaksjonen mellom partene skal anses oppfylt.

8.5.3 Oppfyllelse av gassalg gjennom APX

Som nevnt i punktet foran følges prosedyrene for bilateral handel i stor grad når det gjelder kjøp og salg av gass over børs. Dette er for det første reflektert direkte i avtalen mellom børshandlerne og APX, særlig ved den matching-prosessen som APX foretar mellom partenes tilbud og aksept. Videre er dette kommet til uttrykk i transportavtalen som eksplisitt angir regler for handel gjennom en «gas exchange operator». Følgende er bestemt i transportavtalen:

⁴⁵⁵ Neef s. 259.

⁴⁵⁶ Jf. APX' TTF-rules punkt 3.5 om Matching Orders.

⁴⁵⁷ TTF-rules punkt 3.5 flg.

«A gas exchange operator shall (re)nominate, besides for itself, also instead and on behalf of its customers regarding (re)nominations with that gas exchange operator as counter party».⁴⁵⁸

Det skal foretas en nominasjonsprosedyre for slike transaksjoner på lik linje med nominering for bilateral handel.⁴⁵⁹ Forskjellen er imidlertid at APX nominerer på vegne av seg selv og de andre aktørene som enten har foretatt et salg eller kjøp gjennom denne børsen. Slikt sett blir APX den sentrale motparten for alle transaksjoner som gjøres gjennom børsen, og sørger for at nominasjonsprosessen blir korrekt gjennomført. Det er ved denne prosessen at avtalen som er inngått mellom børshandlerne blir oppfylt i det nederlandske gassnettverket. Det er først da gassvolumene kan sies å bli effektuert i det nederlandske gassnettverket.

Denne nomineringen kalles for «single sided nomination», etter som den gjøres av en aktør på vegne av to handelsparter.⁴⁶⁰ Nominasjonene som APX fremsetter overfor GTS vil tilsvare aktørenes tilbud og aksept, som allerede er avstemt, og alle nominasjonene vil derfor anses å matche.⁴⁶¹ Bekreftelse på at handelen er gjennomført sendes for øvrig direkte til kjøper og selger.⁴⁶² Denne bekreftelsen kan, som ved vanlige transaksjoner på TTF, ikke fra-vikes av noen av partene.⁴⁶³

APX har ingen forpliktelser overfor GTS etter at nominasjonene er fremsatt, jf. prinsippet med «single sided nomination». Etter at nominasjonene er fremsatt på TTF er gasstransaksjonen gjennom-

⁴⁵⁸ TSC Appendix 5 punkt 3.3.

⁴⁵⁹ Jeg går derfor ikke nærmere inn på de aktuelle kravene som stiller for slike nominasjonsmeldinger, dette er gjennomgått foran under punkt 8.3.3.2.

⁴⁶⁰ Aktørene må undertegne en såkalt «TTF Nomination Power Of Attorney», hvor APX gis rett til å fremsette slike nominasjoner.

⁴⁶¹ TSC Appendix 5 punkt 5.7 annet punktum.

⁴⁶² TSC Appendix 5 punkt 5.7.

⁴⁶³ Jf. TSC punkt 5.2.

ført, slik at de overførte volumer vil gå inn i en aktørs gassalgsporfølje som enten entry- eller exit-gass.

På samme måte som aktørene ikke har noen fysiske forpliktelser ved kjøp og salg på TTF, har de heller ingen fysiske forpliktelser overfor APX. Handelen på APX innebærer kun at partene må betale et vederlag eller en tariff til selskapet. Størrelsen på dette vederlaget er avhengig av hvor store volumer som er handlet på børsen i løpet av en uke.⁴⁶⁴

9 Svikt i gassalgstjenesten

9.1 Generelt

Til nå har jeg redegjort for partenes forpliktelser ved et gassalg, samt nettoperatorens deltakelse ved avviklingen av slike salg. Under dette punktet er temaet svikt ved nettoperatorens deltagelse ved gjennomføringen av gasstransaksjoner. Det kontraktsrettslige forholdet mellom kjøper og selger er på mange måter betinget av denne operatorens handlinger. GTS deltar først og fremst aktivt ved oppfyllelsen av gassalgavtalene gjennom matching og bekreftelse av partenes fremsatte nominasjoner om ønsket overføring av gass. Videre er balanseringstjenestene et viktig ledd i kjøpers og selgers mulighet til å effektivere de gassvolumer som er omsatt på TTF.

I det følgende ser jeg først nærmere på hvilket ansvar som kan pålegges GTS for svikt ved matching og bekreftelse av skipers nominasjoner, jf. punkt 9.2 Dette kaller jeg for manglende oppfyllelse av brukers nominasjon.⁴⁶⁵ Deretter undersøker jeg mulig ansvar for svikt i balanseringstjenesten, jf. punkt 9.3. Dette er et tema som vedrører den fysiske delen av systemet. Imidlertid er

⁴⁶⁴ TTF-rules Annex 9 punkt 3.

⁴⁶⁵ Sml. 6.2 foran.

denne balanseringstjenesten en viktig faktor i forhold til avvikling av gassalg på TTF, og det er naturlig å behandle dette temaet her.

Når det gjelder ansvarsbegrensninger viser jeg til punkt 6.4 foran, men nevner allerede her at de aktuelle forhold som kan statuere ansvar for GTS ikke er inntatt i transportavtalens kapittel om ansvar og således ikke kan sies å ha noen betydning for svikt i gassalgstjenesten.⁴⁶⁶

Når det gjelder regulering av kjøper og selgers ansvar og mulige fritaksgrunner i et gassalg i det nederlandske gassnettverket viser jeg derfor til EFET § 7, jfr. TTF-vedlegget punkt 6, og EFET § 7. Force majeure vil for eksempel her kunne konstanteres dersom et gassalg ikke blir oppfylt som følge av gassoperatørens svikt i kommunikasjonssystemet.⁴⁶⁷

Virkning for avtalen mellom kjøper og selger ved svikt i GTS' gassalgstjenester, gjennomgås i punkt 9.4. Her tar jeg også for meg de tilfeller hvor en part blir suspendert fra handel på TTF, og hvilke rettigheter motparten i gasstransaksjonen har i slike tilfeller.

9.2 Manglende oppfyllelse av brukers nominasjon

Manglende oppfyllelse av en skipers eller traders nominasjon ved et gassalg må sees i sammenheng med GTS' matching og bekreftelse av fremsatte nominasjoner på TTF. Nominasjonene er gasspartenes kontraktsrettslig oppfyllelse og handelen skal anses gjennomført når GTS sender en bekreftelse til partene.

Dersom GTS ikke får sendt ut slik bekreftelse, for eksempel på grunn av svikt i kommunikasjonsverktøyet, blir ikke handelen gjennomført. Spørsmålet blir da hvilken konsekvens dette har for gassoperatøren. Det er ikke gitt noen spesifikke bestemmelser om

⁴⁶⁶ Jf. TSC 7.1.

⁴⁶⁷ EFET § 7 punkt 1 bokstav a). Se også punkt 9.2 nedenfor om slik svikt.

slik svikt. Transportavtalen har for så vidt regler om at ikke alle nominasjoner alltid vil bli oppfylt.⁴⁶⁸ Den aktuelle bestemmelsen om dette henspeiler seg imidlertid på fysiske levering og avtak i systemet under faste kapasitetsrettigheter, og de tilfeller hvor det ikke er nok trykk i systemet til å kunne utføre gasstransport.

Det at transportavtalen ikke inneholder regler om dette, innebærer at gassoperatøren i utgangspunktet ikke har et ansvar for svikt i matching- og bekreftelses-proseduren på TTF. Sannsynligheten for at slik svikt skal forekomme er imidlertid liten. Dersom det forekommer feil eller brudd i det elektroniske nettverket, kan jo partene bli kontaktet på annet vis. Skiper og operatør har for eksempel kontakt gjennom både mail, fax og telefon i forhold til andre anliggender etter transportavtalen.⁴⁶⁹ I henhold til «reasonable and prudent operator»-standarden skal også partene sørge for å være tilgjengelig hele døgnet.⁴⁷⁰

9.3 Svikt i balanseringstjenesten

Temaet her er hvilke konsekvenser svikt i balanseringstjenesten har for gassoperatøren. Slike balanseringstjenester ytes dersom kjøper eller selger ikke oppfylder sine kontraktsrettslige forpliktelser etter gassalgavtalens regler om «scheduling», nemlig fremsettelse av nominasjoner overfor GTS. I et slikt tilfelle vil det oppstå ubalanse for den gassalgporteføljen som partene skulle nominere på. Denne ubalansen blir rettet på gjennom GTS balanseringstjenester. Dette

⁴⁶⁸ TSC 4.B.5.

⁴⁶⁹ For eksempel ved innsendelse av søknad om tilgang til systemet, se <http://www.gastransportservices.com/shippers/620987/>.

⁴⁷⁰ Dette fulgte eksplisitt av den TSC 20005-2 Appendix 5 punkt 1.3. Dette kravet er ikke inntatt i den eksisterende transportavtalen, men jeg kan ikke se noen hensyn mot at denne fortsatt skal gjelde.

vil si at operatøren enten henter inn gass fra gassprodusenter eller avta gass fra systemet inn i et gasslager.⁴⁷¹

En svikt ved denne handlingen er ikke direkte regulert i transportavtalen. Det er imidlertid hensiktsmessig å se på følgene av at gassoperatøren ikke yter en slik tjeneste. Dersom ubalansen i systemet ikke rettes på, vil det enten forekomme et høyt eller lavt trykk i det fysiske systemet. Det at gassoperatøren ikke yter balanseringstjenester vil derfor ikke ha noen umiddelbar effekt på forholdet mellom kjøper og selger. De volum som er omsatt mellom partene er jo virtuelle volumer, som ikke er knyttet til fysisk levering eller avtak.

Det er først i andre omgang, dvs. ved fysisk inn- eller uttak, at balanseringssvikten får virkning overfor aktøren. Det vil typisk forekomme dersom en av partene i en gasstransaksjon fysisk vil ta ut et gassvolum for å opprettholde sin nettobalanse i systemet. Som følge av svikt i balanseringstjenesten, lar imidlertid ikke dette seg gjøre. En slik situasjon er fastslått i transportavtalen, dvs. regelen om at gassoperatøren ikke alltid kan oppfylle skiper fysiske nominasjoner på et entry- eller exit-punkt som følge av entry-exit systemets «natur»⁴⁷² Som vist i punkt 6.2 foran godtar alle brukerne av systemet at dette kan skje ved aksept av transportavtalen. Ut fra dette kan ikke gassoperatøren bli holdt ansvarlig for svikt i balanseringstjenesten. Forholdet til gasslovens bestemmelser behandler jeg som nevnt i punkt 6.2 ikke nærmere her.

9.4 Virkning for avtalen mellom kjøper og selger

I dette punktet skal jeg drøfte virkningen for avtalen mellom kjøper og selger dersom det oppstår svikt ved nettoperatørens tjenester.

⁴⁷¹ Se punkt 5.2 foran.

⁴⁷² TSC 4.B.5.

Det interessante i denne sammenheng er å undersøke i hvilke tilfeller kjøper ellers selgers forpliktelser etter salgavtalen påvirkes.

Når det gjelder svikt i matching og bekreftelse må dette som nevnt antas å høre til sjeldenhetene. Slik svikt er imidlertid ansett å være omfattet av gassalgavtalen. Dersom dette skulle oppstå er det lagt til grunn at partene kan påberope seg force majeure og således bli fritatt fra sine kontraktsrettslige forpliktelser.⁴⁷³

GTS' svikt i balanseringstjenestene er som nevnt ikke et tema som har betydning for kjøper og selgers gassalgavtale på TTF. Det er kun virtuelle volumer som selges slik at gassalgavtalen ikke blir påvirket av et slikt forhold. Dersom for eksempel kjøper vil ha det nominerte volumet ut på et fysisk exit-punkt har imidlertid svikt i balanseringstjenesten betydning. Dette er ikke regulert i gassalgavtalen, særlig på grunn av at avtalen anses oppfylt når partene har fremsatt nominasjoner i henhold til blant annet avtalt volum og tidspunkt. Dette forholdet har medført at force majeure-regelen etter TTF-vedlegget til EFET-kontrakten er avgrenset mot svikt i fysisk levering.⁴⁷⁴

Et annet forhold som må drøftes er hvordan forholdet mellom kjøper og selger påvirkes dersom en av partene suspenderes fra handel på TTF.⁴⁷⁵ Dette er ikke å anse som en konsekvens av gassoperatørens eventuelle svikt i gassalgstjenesten. Det bør imidlertid tas med ettersom suspensjon innebærer at GTS ikke kan yte sine gassalgstjenester mellom partene.

Dersom for eksempel kjøper og selger har inngått en gassalgavtale som skal gå over en lang periode, men hvor den ene parten blir suspendert fra handel på TTF som følge av stor ubalanse

⁴⁷³ Jf. EFET § 7 og EFET TTF Appendix Guidance Notes punkt 6.

⁴⁷⁴ Jf. TTF-vedlegget punkt 6 annet avsnitt hvor «Transportation Failure» er unntatt fra EFET-kontraktens definisjon av force majeure. Se også EFET TTF Appendix Guidance Notes punkt 6.

⁴⁷⁵ TTF-vedlegget punkt 7 og punkt 9.

i sin portefølje,⁴⁷⁶ blir avtaleforholdet mellom partene påvirket. Motparten har i et slikt tilfelle visse rettigheter. For det første blir vedkommende fritatt fra sine kontraktsforpliktelser, dvs. fra forpliktelsen til å nominere i henhold til avtalen. Dette fritaket kommer i kraft fra den sjette dagen etter at GTS informerte vedkommende om at den ene parten er blitt suspendert fra handel på TTF.⁴⁷⁷ Selve avtalen mellom partene er imidlertid ikke avsluttet ved bruk av denne bestemmelsen. Imidlertid kan vedkommende bruker kreve å avslutte avtaleforholdet med motparten dersom han etter den sjette dagen ikke har blitt informert om at motparten har fått tillatelse til å handle på TTF igjen.⁴⁷⁸

Det er videre gitt regler om forholdet mellom partene i dagene fra informasjon om at suspensjon av en part er iverksatt til den dagen hvor kontraktsforpliktelsene blir fritatt eller hvor avtalen blir hevet. Som nevnt i avsnittet over er dette en periode på 6 dager.⁴⁷⁹ I denne perioden er det bestemt at den suspenderte part må erstatte motpartens balanseringskostnader som følge av slik suspensjon. Disse kostnadene regnes ut på samme måte som ved reglene for over- og underlevering, og over- og underavtak.⁴⁸⁰

10 Avslutning

I den foregående fremstillingen har jeg redegjort for organiseringen av det nederlandske gassnettverket. Det er to særtrekk som er blitt belyst. For det første hvordan det nederlandske gasstransport-systemet er organisert gjennom ordningen med entry-exit systemet.

⁴⁷⁶ Jf. TSC 4.B.6 og punkt 8.2 foran.

⁴⁷⁷ TTF-vedlegget punkt 9.1 bokstav a).

⁴⁷⁸ TTF-vedlegget punkt 9.3.

⁴⁷⁹ TTF-vedlegget punkt 9.1 bokstav a) og punkt 9.3.

⁴⁸⁰ TTF-vedlegget punkt 9.2.

I dette systemet er ikke gass knyttet opp til kombinerte fysiske inn- og uttak. Entry-exit systemet innebærer at skipere må kjøpe kapasitetsrettigheter på de ulike entry- og exit-punktene. Deretter kan skipere nominere inn ønsket gassvolum som skal settes inn og/eller tas ut.

For det andre har jeg redegjort for hvordan gass kan omsettes i systemet. Dette gjøres gjennom Title Transfer Facility-systemet. De gassvolumer som omsettes er ikke fysiske, slik at gass effektivt kan bli overført mellom aktørene. Dette er mulig som følge av entry-exit systemet. I forbindelse med TTF-systemet yter GTS tjenester som tilrettelegger for at gasshandelen kan fungere på en stabil og sikker måte.

Som følge av ordningen med entry-exit systemet er det viktig at balansen i systemet opprettholdes. Ved ubalanse vil det forekomme trykkendringer som kan innebære at gass ikke kan bli fraktet eller at selve gassrørledningsnettverket blir utsatt for fare. Gassoperatøren er i denne anledning gitt balanseringsoppgaver. Slik balansering gjennomføres ved at det kjøpes gass fra produsenter eller hentes gass fra gasslager som operatøren kontrollerer, eller at det tas ut gass av systemet gjennom for eksempel oppbevaring.

Denne fysiske organiseringen av nettet innebærer at gassoperatøren kan tilby gassalgstjenester hvor gassvolumer kan overføres effektivt mellom brukerne av systemet. Så lenge gassen ikke er begrenset til spesifikke steder i systemet er det mulig å legge til rette for et gassalgssystem for virtuelle gassvolumer kjøpes og selges mellom brukerne.

Et viktig trekk ved TTF-systemet er den rollen som gassoperatøren har. Alle gassvolumer som overføres mellom partene blir oppfylt uten hensyn til om en av partene er i positiv eller negativ ubalanse. Dette gjøres gjennom gassoperatørens balanseringstjenester. Et særtrekk i denne forbindelse er at gassoperatøren tjenester innebærer en kostnad for den parten som i utgangspunktet

har oppfylt sine forpliktelser etter en gassalgsavtale. Dette kan sees på som en separat tjeneste overfor parten. Det er slikt sett ikke et forhold mellom den sviktende part og gassoperatøren. Til slutt er det imidlertid den sviktende part som blir ansvarlig for ubalansen, ved at motparten kan kreve balanseringskostnadene dekket av den sviktende part.

Begrunnelsen for en slik organisering av gassavviklingen er at gasstransaksjonene anses oppfylt ved fremsettelse av nominasjoner. Dersom den ene parten har fremsatt nominasjon i henhold til avtalen, men motparten ikke har gjort dette, er det derfor førstnevnte part som blir ansett å være i ubalanse. Dette er et forhold mellom gassoperatøren og parten, og dette er begrunnelsen for at balanseringskostnadene i første omgang blir ilagt denne parten.

Kilder

- Arentsen/Künneke Arentsen, Maarten J. og Rolf W. Künneke: National reforms in european gas. Elsevier Global Energy Policy and Economic Series, London 2003.
- Benthem M. van Benthem: The changing role of UGS in the Netherlands under the influence of liberalization and Groningen depletion and possible consequences for the security of gas supply. Artikkel i forbindelse med den 23. verdenskonferanse for gass i Amsterdam 2006. Artikkelen er tilgjengelig på <http://www.igu.org/html/wgc2006/pdf/paper/add10842.pdf>.
- Brautaset Brautaset, Are: Kontraktsreguleringen ved salg av gass – Oversikt og analyse av partenes hovedforpliktelser i nyere norske gassavtaler. I Brautaset, Are, Erik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk gassavsetning. Rettslige hovedelementer, Oslo 1998, s. 43-278.
- Correljé Correljé, Aad, Coby van der Linde og Theo Westerwoudt: Natural Gas in the Netherlands – From Cooperation to competition? Amsterdam 2003.
- Fakta Olje- og energidepartementet: Fakta 2007 - Norsk Petroleumsverksemd, Oslo 2007.
- Frontier Economics Frontier Economics, Research into Flexibility Services – Final Report. A report prepared for DTe, London 2005.
- Hammer Den nye rollefordelingen i kraftmarkedet: Hvem leverer hva til hvem? Industribygging og rettsutvikling, Juridisk festskrift i anledning Hydros 100-årsjubileum, Bergen 2005, s. 163-177.
- Hartkamp/Tillema Hartkamp, Arthur S. og Marianne M.M. Tillema: Contract Law in the Netherlands, Haag 1995.

Hegna	Hegna, Caroline Jahre: Transport og salg av gass i det britiske gassnettet – hovedtrekk ved nettorganiseringen. MarIus 347. Oslo 2006.
Janssen	Janssen, Jan Erik og Leigh Hancher: Energy regulation in the Netherlands: The toughest regime of all? Utilities Law Review, Vol. 14 Issue 1, s. 9-13.
Karset	Karset, Martin, Torkjell Kleppo Grøndalen og Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett, Oslo 2004.
Mestad	Mestad, Ola: Om force majeure og risikofordeling i kontrakt, Oslo 1991.
Moen/Dyrland	Moen, Kjetil Bø og Sondre Dyrland: EUs gassmarkedsdirektiv, Oslo 2001.
Neef	Neef, Yvonne: The Development of a gas exchange in the Netherlands: Opportunities and threats. Energy & Law 3. European Energy Law, Report II, Antwerpen-Oxford, 005, s. 243-259.
Nygaard	Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger, Oslo 1997.
Roggenkamp	Roggenkamp, Martha M: State ownership of energy networks in a liberalised energy market. Energy & Law 4. European Energy Law Report III, Antwerpen-Oxford, 2006, 197-216.
The Brattle Group	The Brattle Group, Ltd., Harris, Dan og Carlos Lapuerta: Wholesale gas competition in the Netherlands and implications for phase III customers, London 2003.
Van Beuge/Roogenkamp	Van Beuge, Marc J.J. og Martha M. Roggenkamp: Underground (gas) storage. Energy & Law 1. European Energy Law, Report I. Antwerpen-Oxford, 2004, 291-299.

Van Beuge

Van Beuge, Marc J.J.: Underground (gas) storage.
Energy & Law 1. European Energy Law, Report I.
Leiden 2004, 331-354.

Forkortelser

APX	APX Gas NL B.V.
EFET	European Federation of Energy Traders
Gasunie	N.V. Nederlandse Gasunie
GTS	Gas Transport Services B.V.
TTF	Title Transfer Facility
TTF-vedlegg	TTF Appendix to the EFET General Agreement
TSC	Transmission Service Conditions 2006-1

Tidligere utgaver av MarJus

De oppgitte prisene er abonnementspriser. Ved kjøp av enkelthefter er prisen pr. hefte det dobbelte, med minstepris kr. 50 + porto. Fullstendig register i runde nummer (310, 320 osv.) og på våre nettsider www.jus.uio.no/nifs.

- | | |
|--|---|
| 352 VALMOT,
Caroline | Universal service, en fremstilling av medlemsstatenes forsyningsplikt innenfor det europeiske elektrisitetsmarkedet. 2007. 176 s. Kr 90,- |
| 353 | Det 21. nordiske sjørettsseminar: Foredrag holdt i Nyslott, Finland. 22.–25. august 2004. 2007. 326 s. Kr 140,-. |
| 354 | Det 15. nordiske dommerseminar: Foredrag holdt i Svendborg, Danmark. 5.–7. september 2005. 2007. 124 s. Kr 70,-. |
| 355 BERGER,
Fredrik og
HAVER, Gustav | CO ₂ -deponering på kontinentalsokkelen: Ansvar for utslipp etter norsk rett og forholdet til klimavoteregimet etter Kyotoprotokollen. 2007. 336 s. Kr. 140,-. |
| 356 MELAND,
Casper M. og
WITSCHERL,
Georg | En komparativ analyse av norsk og engelsk kontraktsrett & Mare Liberum and Maritime Security. 2007. 98 s. Kr 70,-. |
| 357 HØGSETH,
Thomas
Bruusgaard | Vertikale begrensninger i langvarige gassalgskontrakter. En vurdering av forholdet til EF- og EØS- rettens forbud mot konkurransebegrensende samarbeid. 2007. 216 s. Kr. 100,-. |
| 358 KEISERUD,
Jørgen | Transport og kortsiktig salg av gass i Nederland - nettoperatorens tilrettelegging. 2007. 156 s. Kr. 80,- |

Bøker utgitt av Sjørettsfondet fra 1990

- Syverson, Jan: **Skatt på petroleumsutvinning**. 762 s. ISBN 82-90260-199l. Kr. 50.- 33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: **Skipsfart og samarbeid**. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 199l. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: **Håndbok i kaskoforsikring** På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: **Last og ansvar**. Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: **Organisational Maritime Law**. 121 s. (Utsolgt) 1993. Kr. 100.-.
- Nygaard, Dagfinn: **Andres bruk av utvinningsinnretninger**. 365 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: **Hefte i sjøforsikringsrett**. 60 s. 2. (Utsolgt) utg. 1997. Kr. 60.-.
- Michelet, Hans Peter: **Håndbok i tidsbefraktning**. 600 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: **Næringsreguleringsrett** 187 s. 1998. Kr. 150.-. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høyby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: **Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer** 611 s. 1998. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-43-1
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: **Innføring i sjørett**. 6. utg. 573 s. 2004. Kr. 300.-. ISBN 82-90260-46-6
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: **Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett**. 344 s. 2005. Kr. 500,-. ISBN 89-90260-47-4

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW forms part of the University of Oslo. It is also a part of the co-operation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The core research areas are maritime law and petroleum/energy law. In MARIUS, articles from these core areas are published in the Nordic languages or English. It is issued at irregular intervals.

