

Décision

(B)2499

15 décembre 2022

Décision relative à la demande d'approbation du programme de services modifié pour l'installation GNL et du règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions

prise en application des articles 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel

Non-confidentiel

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
INTRODUCTION	3
1. CADRE LÉGAL	4
1.1. Troisième paquet énergie	4
1.2. Droit belge	5
1.2.1. Loi gaz	5
1.2.2. Code de bonne conduite	5
1.3. Approbation des conditions principales.....	7
1.4. Droit d'accès aux installations GNL	7
1.5. critères d'approbation.....	9
2. ANTÉCÉDENTS	12
2.1. Généralités	12
2.2. Proposition d'approbation du programme de services pour l'installation GNL et du règlement d'accès GNL pour le chargement de camions	13
2.3. Consultation	13
2.4. Entrée en vigueur du programme de services pour l'installation GNL et du règlement d'accès GNL pour le chargement de camions	14
3. EXAMEN DE LA PROPOSITION	15
3.1. Généralités	15
3.2. Programme de services modifié pour l' installation GNL	15
3.3. le règlement modifié d'accès GNL pour le chargement de camions.....	17
3.3.1. Généralités	17
3.3.2. Règlement modifié d'accès au GNL pour le chargement de camions ;.....	17
4. CONCLUSION	21

INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) examine ci-après, en application des articles 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel tel qu'adopté par la CREG par décision (B)2411 du 31 août 2022 (ci-après : le code de bonne conduite gaz naturel), la demande d'approbation du programme de services pour l'installation GNL et du règlement d'accès GNL pour le chargement de camions.

La demande d'approbation des conditions principales modifiées pour le GNL a été soumise à la CREG par la SA Fluxys LNG par e-mail le 24 novembre 2022 et contient :

- la demande d'approbation par la CREG du programme de services modifié pour le GNL ;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement modifié d'accès au GNL pour le chargement de camions.

La lettre de demande de la S.A. Fluxys LNG indique que les documents ci-dessus ont fait l'objet d'une consultation publique du 26 octobre 2022 au 15 novembre 2022 inclus. Le rapport de consultation numéro 60 résume les documents consultés, les commentaires reçus et a été joint à la demande du 24 novembre 2022.

En plus de l'introduction et des annexes, la décision se compose de quatre parties, à savoir le cadre légal de la présente décision, ses antécédents, l'évaluation de la demande d'approbation et la conclusion.

Cette décision a été approuvée par le Comité de direction de la CREG lors de sa réunion du 15 décembre 2022.

1. CADRE LÉGAL

1.1. TROISIÈME PAQUET ÉNERGIE

1. La présente décision tient compte de la législation européenne, appelée le « troisième paquet énergie », qui se compose pour le gaz¹ :

- Directive 2009/73/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel et abrogeant la directive 2003/55/CE (ci-après : la troisième directive gaz) ;
- Règlement (CE) n° 713/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 instituant une agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ci-après : règlement ACER) ;
- Règlement 715/2009/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel et abrogeant le règlement (CE) n°1775/2005 : règlement gaz 715/2009).

2. Les articles suivants sont importants pour la présente décision : les articles 15 (principes en matière d'accès des tiers aux installations GNL), 17 (principes des mécanismes d'allocation des capacités et procédures de gestion de la congestion en ce qui concerne les installations GNL), 19 (exigences de transparence en ce qui concerne les installations GNL), 20 (conservation de données par les gestionnaires de réseau), 21 (règles et redevances à payer en cas de déséquilibre) et 22 (échange de droits à capacité) du règlement gaz 715/2009.

3. Par ailleurs, l'article 41.6 de la troisième directive gaz prévoit que les autorités de régulation ont le pouvoir d'établir au moins les conditions suivantes ou de les approuver suffisamment tôt avant leur entrée en vigueur :

- les conditions d'accès aux installations GNL ;
- les conditions de la prestation de services d'équilibrage lesquels sont assurés de la manière la plus économique possible et fournissent aux utilisateurs du réseau des éléments d'incitation appropriés pour qu'ils équilibrent leur apport et leur consommation. Les services d'équilibrage sont équitables et non discriminatoires et fondés sur des critères objectifs ; et
- l'accès aux infrastructures transfrontalières, y compris les procédures d'allocation des capacités et de gestion de la congestion.

4. L'article 41.10 de la troisième directive gaz stipule que les autorités de régulation sont compétentes pour demander aux gestionnaires des réseaux de transport, de stockage de GNL et de distribution de modifier les conditions, afin de veiller à ce que celles-ci soient appliquées de manière proportionnelle et non discriminatoire.

¹ Les deux autres textes du « troisième paquet énergie » sont :

- Directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et abrogeant la directive 2003/54/CE
- le Règlement (CE) n° 714/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 sur les conditions d'accès au réseau pour les échanges transfrontaliers d'électricité et abrogeant le règlement (CE) n° 1228/2003.

1.2. DROIT BELGE

1.2.1. Loi gaz

5. L'article 15/14, §2, 6° de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (ci-après : la loi gaz) stipule que la CREG est compétente pour approuver les conditions principales d'accès aux réseaux de transport, à l'exception des tarifs visés aux articles 15/5 à 15/5decies, et pour en contrôler l'application par les entreprises de transport dans leurs réseaux respectifs.

6. Les conditions principales sont définies à l'article 1^{er}, 51° de la loi gaz en ces termes : « le contrat standard d'accès au réseau de transport et les règles opérationnelles y afférentes ».

7. Le réseau de transport consiste en un ensemble d'installations de transport exploité par un seul des gestionnaires ou par une même entreprise de transport, à l'exclusion des installations en amont et des conduites directes (article 1^{er}, 10°, loi gaz). Par installations de transport, on entend : « toutes canalisations, y compris les conduites directes et les installations en amont, et tous les moyens de stockage, installations GNL, bâtiments, machines et appareils accessoires destinés ou utilisés à l'une des fins énumérées à l'article 2, § 1^{er}. » (article 1^{er}, 8°, loi gaz).

8. On peut déduire de ce qui précède que la CREG dispose de la compétence d'approuver les conditions principales pour les installations de la S.A. Fluxys LNG.

9. Les articles 15/1, §1, 6° et 7° de la loi gaz sont également importants, en vertu desquels tant la S.A. Fluxys Belgium et in casu la S.A. Fluxys LNG, en tant qu'utilisateurs du réseau, sont tenues de se communiquer réciproquement toutes les informations nécessaires pour assurer le fonctionnement efficace et en toute sécurité des réseaux interconnectés et un accès efficace au réseau.

1.2.2. Code de bonne conduite

10. En application de l'article 15/5undecies, § 1er de la loi gaz, telle que modifiée par la loi du 21 juillet 2021, la CREG a adopté, par décision (B)2411 du 31 août 2022, un code de bonne conduite gaz naturel, qui a été publié sur le site Web de la CREG le 20 septembre 2022, date à laquelle il est entré en vigueur. Un avis sur son établissement et son entrée en vigueur a été publié au Moniteur belge du 23 novembre 2022.

11. En application des articles 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel, les gestionnaires élaborent une proposition de règlement d'accès et de programme de services, qui sera soumise à l'approbation de la CREG en vertu de l'article 40, après une consultation publique du marché. Cette procédure s'applique également aux propositions de modification.

12. L'article 12 du code de bonne conduite gaz naturel prévoit que, sans préjudice des principes relatifs aux mécanismes d'allocation de capacité qui découlent du règlement gaz 715/2009, les gestionnaires implémentent des mécanismes non discriminatoires et transparents pour l'allocation de leurs services en général et pour l'allocation de la capacité et de la flexibilité en particulier qui :

1° donnent des signaux économiques appropriés pour une utilisation efficace et maximale de la capacité technique et de la flexibilité;

2° facilitent et encouragent les investissements dans de nouvelles infrastructures;

3° garantissent la compatibilité avec les mécanismes de marché, en ce compris les places de marché virtuelles et les hubs;

4° sont flexibles et en mesure de s'adapter aux conditions de marché changeantes;

5° n'entravent pas l'accès de nouveaux acteurs du marché;

6° n'entravent pas la concurrence effective entre les acteurs du marché, en ce compris les nouveaux acteurs sur le marché et les sociétés ayant une petite part de marché;

7° sont compatibles avec les règles d'allocation utilisées par les gestionnaires des réseaux limitrophes;

8° contribuent à la sécurité d'approvisionnement du marché gazier ;

9° assurer la compatibilité avec les objectifs de transition énergétique et de décarbonisation.

13. L'article 40 du code de bonne conduite gaz naturel prévoit :

« Pour leurs activités respectives de transport, de stockage et de GNL, les gestionnaires font une proposition de contrat de transport qui après consultation publique du marché par le gestionnaire concerné, est soumise à la CREG pour approbation. Afin d'approuver cette proposition de contrat de transport ou cette proposition de modification du contrat de transport, la CREG peut adresser une demande de modification motivée au gestionnaire concerné, qui, dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de modification, soumet une proposition modifiée de contrat de transport à l'approbation de la CREG, sans consultation préalable de cette proposition modifiée. Les gestionnaires peuvent, à tout moment, soumettre une proposition de modification de leur contrat de transport à l'approbation de la CREG après consultation publique du marché. La CREG peut elle aussi demander aux gestionnaires d'élaborer une proposition de modification de leur contrat de transport, qu'ils soumettent à l'approbation de la CREG après consultation publique du marché.

À chaque fois que les gestionnaires sont tenus d'organiser une consultation publique, un rapport de consultation détaillé est établi et soumis à la CREG en même temps que la proposition. La CREG peut à tout moment demander au gestionnaire concerné et/ou aux utilisateurs du réseau toute information qu'elle juge utile pour prendre sa décision d'approbation.

La CREG statue dans un délai raisonnable et motive de manière détaillée sa décision en cas de rejet ou de demande de modification.

Les contrats de transport ainsi approuvés, ainsi que les modifications ultérieures, entrent en vigueur à la date déterminée par la CREG. Les contrats de transport approuvés et les modifications ultérieures sont publiés par les gestionnaires sur leur site Web»

14. L'article 2, 30° du code de bonne conduite gaz naturel définit le terme de « contrat de transport » comme suit :

« nom collectif désignant le contrat standard de transport de gaz naturel, le contrat standard de stockage, et le contrat standard GNL et le contrat d'accès Interconnector ; »

15. L'article 42, § 1^{er} du code de bonne conduite gaz naturel prévoit :

« Pour leurs activités respectives de transport, de stockage et de GNL, les gestionnaires élaborent une proposition de règlement d'accès suivant la même procédure que celle visée à l'article 40. »

16. Enfin, l'article 44 du code de bonne conduite gaz naturel prévoit :

« Pour leurs activités respectives de transport, de GNL et de stockage et d'équilibrage du réseau, les gestionnaires et l'entreprise commune d'équilibrage établissent respectivement un programme de services ou un programme d'accès Interconnector, ou un programme d'équilibrage qui décrit en détail le modèle de transport, de stockage, de GNL ou d'équilibrage auquel s'applique la procédure visé à l'article 40. Ils publient les programmes de services, le programme d'accès Interconnector et le programme d'équilibrage approuvés sur leur site Web. »

1.3. APPROBATION DES CONDITIONS PRINCIPALES

17. L'approbation implique une déclaration d'une autorité administrative que l'acte soumis à cette approbation peut sortir ses effets à condition qu'il soit constaté que cet acte n'enfreint aucune règle juridique et ne va pas à l'encontre de l'ordre public.

18. Lorsqu'une disposition législative accorde à une autorité administrative la compétence d'approuver un acte, cette autorité dispose non seulement de la possibilité de le faire, mais elle y est en outre obligée à peine que cette autorité administrative se rende coupable de déni de justice

19. L'approbation est une condition suspensive portant sur l'acte proposé. Concrètement, cela signifie que tant que cet acte ne reçoit pas l'approbation de l'autorité administrative, il ne sort pas d'effet juridique et ne peut être exécuté ni être opposable à des tiers. Il ne faut toutefois pas en déduire que dès que l'acte est approuvé par l'autorité administrative, la décision d'approbation ferait partie intégrante de l'acte approuvé. Les deux actes restent distincts et ne fusionnent pas.

20. Le fait que le code de bonne conduite gaz naturel prévoit explicitement que les documents régulés sont établis par le gestionnaire de l'installation GNL et soumis à l'approbation de la CREG après consultation signifie aussi qu'en cas de rejet de ces documents, la CREG ne peut se substituer au gestionnaire de l'installation GNL et par conséquent imposer des conditions. Autrement dit, la CREG peut uniquement approuver ou refuser. La CREG ne peut justifier légitimement ces deux options qu'en se basant sur des dispositions législatives et sur le principe de l'intérêt général.

21. Conformément aux articles 40, 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel, les documents approuvés sont publiés sans délai, tout comme la date à laquelle la CREG détermine dans sa décision qu'ils entrent en vigueur.

1.4. DROIT D'ACCÈS AUX INSTALLATIONS GNL

22. La CREG estime que le droit d'accès aux réseaux de transport, dont les installations GNL, visé aux articles 15/5, 15/6 et 15/7 de la loi gaz, est d'ordre public.

23. Le droit d'accès aux réseaux de transport est en effet un des piliers de base indispensables de la libéralisation du marché du gaz naturel². Il est essentiel que les clients finaux et leurs fournisseurs aient un accès garanti aux réseaux de transport et qu'ils puissent bénéficier de ce droit de manière non discriminatoire, afin de créer de la concurrence sur le marché du gaz naturel et de permettre aux clients finaux de choisir effectivement leur fournisseur de gaz naturel. En effet, la quasi-totalité des molécules de gaz naturel importées et utilisées ou réexportées passe par les réseaux de transport. Un fournisseur

² Voir aussi le considérant 7 de la deuxième directive sur le gaz, qui prévoit également de manière explicite que le bon fonctionnement de la concurrence présuppose un accès au réseau non discriminatoire et transparent à des prix raisonnables, et le considérant 4 de la troisième directive sur le gaz qui prévoit qu'il n'est pas encore question d'accès non discriminatoire au réseau.

ne peut effectivement fournir le gaz naturel qu'il vend à son client que s'il dispose, à l'instar de son client, d'un accès aux réseaux de transport.

24. L'analyse de la situation juridique avant l'entrée en vigueur de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché du gaz et au statut fiscal des producteurs d'électricité (M.B. du 11 mai 1999) démontre également que le droit d'accès aux réseaux de transport constitue un pilier de base indispensable de la libéralisation du marché du gaz. Il n'existait en effet pas de législation sur le plan du transport octroyant un quelconque monopole à l'entreprise historique de transport de gaz naturel, qui était également active sur le marché de la fourniture de gaz naturel. Pourtant, en qualité de fournisseur unique, seule cette entreprise bénéficiait *de facto* d'un accès aux réseaux de transport. Le fait que les tiers n'avaient pas accès aux réseaux de transport résultait simplement du fait que cette entreprise de transport de gaz naturel était propriétaire de presque toutes les infrastructures de transport de gaz naturel en Belgique. C'est précisément en raison du droit de propriété de cette entreprise de transport de gaz naturel que les tiers, à l'exception des clients finaux qui étaient approvisionnés par cette entreprise de transport de gaz naturel, n'avaient pas accès aux réseaux de transport. Pour introduire la concurrence sur le marché du gaz, la loi gaz a choisi d'accorder un droit d'accès aux réseaux de transport à tous les clients éligibles, de même qu'aux fournisseurs de gaz naturel pour autant qu'ils fournissent aux clients éligibles. Il est donc évident qu'ignorer ce droit essentiel d'accès aux réseaux de transport reviendrait à remettre en cause la libéralisation du marché du gaz.

25. Il ressort de l'article 15/5 de la loi gaz que la garantie effective du droit d'accès aux réseaux de transport est indissociablement liée au code de bonne conduite et à la régulation des tarifs de réseau visés aux articles 15/5bis à *duodecies* de la loi gaz. Le code de bonne conduite et la régulation des tarifs de réseau visent à concrétiser dans les faits le droit d'accès aux réseaux de transport.

26. Conformément à l'article 15/5*undecies* de la loi gaz, le code de bonne conduite règle l'accès aux réseaux de transport. Avec le code de bonne conduite, le législateur souhaite éviter l'apparition d'une quelconque discrimination entre les utilisateurs du réseau sur la base de divers motifs techniques non pertinents difficiles, voire impossibles à réfuter par les utilisateurs du réseau eux-mêmes en raison de leur manque de connaissances spécialisées sur le plan de la gestion des réseaux de transport. Il souhaite également trouver le bon équilibre entre les utilisateurs du réseau d'une part et les gestionnaires d'autre part. Les intérêts des utilisateurs du réseau et des gestionnaires ne sont, en effet, pas toujours convergents. Il existe dès lors un risque que les gestionnaires refusent l'accès à leur réseau de transport pour des raisons techniques non pertinentes. Contrairement à une entreprise privée ordinaire, le gestionnaire ne doit pas chercher à obtenir un maximum de clients pour couvrir ses frais et réaliser un bénéfice le plus élevé possible. La régulation des tarifs pour l'accès aux réseaux de transport et aux services auxiliaires et l'utilisation de ceux-ci, en vertu de l'article 15/5bis et *ter* de la loi gaz, implique en effet que le revenu total (et donc aussi les tarifs) couvre dans tous les cas l'ensemble de tous ses coûts réels raisonnables, de même qu'une marge bénéficiaire équitable, quelle que soit l'intensité d'utilisation des réseaux de transport. De cette garantie de couverture de l'ensemble des coûts et de la marge bénéficiaire équitable naît en effet le risque que le gestionnaire essaie de refuser les utilisateurs du réseau pour lesquels la fourniture de service est plus compliquée ou qui représentent des risques techniques ou financiers accrus, et qu'il tente de justifier son refus à l'aide d'arguments complexes, mais non pertinents. Puisque le code de bonne conduite clarifie les obligations des gestionnaires et des utilisateurs du réseau, il constitue la traduction technique du droit d'accès aux réseaux de transport et il concerne par conséquent aussi l'ordre public.

27. Le droit d'accès est traduit par le biais des conditions principales qui sont composées de contrats standard d'accès au réseau de transport, d'une part, et des règles opérationnelles y afférentes, d'autre part, dont la description détaillée est reprise dans un règlement d'accès. Ces conditions, qui sont essentielles à un fonctionnement efficace et transparent du marché, régissent le droit d'accès au réseau de transport et sont, de par le fait que le droit d'accès est d'ordre public, d'ordre public. L'approbation des conditions principales par la CREG ne modifie pas leur nature. Au contraire, l'importance des conditions principales est confirmée par le fait qu'un utilisateur du réseau ne peut avoir accès au réseau de transport du gestionnaire que s'il s'est fait enregistrer comme utilisateur du réseau, ce qui implique la signature d'un contrat standard.

28. Même si le contrat standard est de nature contractuelle, ce contrat doit veiller à ce que tous les utilisateurs soient traités sur un pied d'égalité, aient accès aux réseaux de transport et puissent utiliser les services de transport aux mêmes conditions.

29. Le règlement d'accès contient le détail des règles opérationnelles d'accès, d'allocation des services, de gestion de la congestion, du marché secondaire et de la gestion d'incidents, lesquelles sont approuvées par la CREG sur proposition du gestionnaire et après concertation avec les utilisateurs du réseau. Cette approbation ne porte pas non plus préjudice au caractère réglementaire du règlement d'accès.

30. Le programme de services est une sorte de catalogue de services de transport que le gestionnaire propose avec un aperçu du contenu précis de ces services. Ce principe est étroitement lié aux exigences de transparence de l'article 19 du règlement gaz 715/2009.

1.5. CRITÈRES D'APPROBATION

31. Conformément aux articles 40, 42 et 44 du code de bonne conduite gaz naturel, la CREG approuve le contrat standard de GNL, le règlement d'accès pour le GNL et le programme de services GNL.

32. Le contrat standard de GNL, tel que prévu par l'article 163, § 1^{er} du code de bonne conduite gaz naturel, comprend, outre des dispositions générales et des définitions, notamment les éléments suivants :

- 1° l'objet;
- 2° les conditions auxquelles les services GNL sont fournis;
- 3° les droits et obligations liés aux services GNL fournis;
- 4° la facturation et les modalités de paiement;
- 5° les garanties financières et autres garanties;
- 6° la responsabilité des parties;
- 7° les droits et obligations des parties en matière de qualité du gaz naturel;
- 8° les dispositions pour la compensation de services GNL non fournis;
- 9° les dispositions pour le stockage mixte, le dépôt, les droits de propriété du GNL;
- 10° les droits et obligations relatifs à la gestion opérationnelle et à l'entretien de l'installation GNL;
- 11° les urgences et la force majeure;

- 12° la négociabilité et la cession des services GNL;
- 13° la durée et la résiliation du contrat standard de GNL;
- 14° la durée, la suspension, la résiliation et la cessation des services GNL alloués;
- 15° la notification entre les parties;
- 16° l'échange d'informations, les obligations et la confidentialité entre les parties;
- 17° le régime de résolution de conflits;
- 18° le droit applicable.

33. Selon l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel, le règlement d'accès pour le GNL contient, outre des dispositions générales et des définitions, des règles et des procédures opérationnelles concernant :

- 1° le formulaire de services type;
- 2° le mode de souscription et d'allocation des services GNL;
- 3° le point de déchargement de l'installation GNL;
- 4° l'arrivée, le déchargement, le temps d'arrimage à l'installation GNL et le départ des méthaniers de celle-ci;
- 5° l'arrivée tardive des méthaniers, l'impact sur le déchargement des méthaniers et sur le réajustement opérationnel des allocations de capacité;
- 6° le planning et d'approbation de méthaniers ;
- 7° le gaz naturel en stock, au gaz naturel pour consommation propre, pour l'équilibre mensuel d'énergie, à l'émission de gaz naturel en stock et au regroupement (pooling) de capacité d'émission entre utilisateurs du terminal ;
- 8° le prêt de GNL ou de gaz naturel entre les utilisateurs du terminal ;
- 9° les spécifications de qualité du GNL au point de fourniture de l'installation GNL et les spécifications du gaz naturel au point d'interconnexion de l'installation GNL ;
- 10° la fourniture de GNL et l'émission de gaz naturel qui n'est pas conforme aux spécifications de qualité ;
- 11° les test et les mesures du GNL au point de livraison et les procédures opérationnelles pour les tests et la mesure du gaz naturel au point d'interconnexion indiquant les paramètres mesurés et le degré de précision ;
- 12° la maintenance des installations de GNL ;
- 13° les réductions et interruptions ;
- 14° les nominations et renominations ;
- 15° les règles en cas de dépassement des capacités allouées ;
- 16° la libération de services GNL non utilisés ;
- 17° l'utilisation des services ;
- 18° l'accès à la plateforme de données électronique.

Il existe un règlement d'accès distinct pour les camions GNL et les navires GNL, en fonction des spécificités de ces services.

34. En vertu de l'article 163, §2 et de l'article 164 du code de bonne conduite gaz naturel, le gestionnaire de l'installation de GNL peut établir des contrats standard séparés pour d'autres services de GNL, tels que le chargement des camions. Ceux-ci peuvent contenir des dérogations uniquement pour tenir compte des spécificités des services de GNL respectifs.

35. Enfin, l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel prévoit qu'un programme de services de GNL doit être établi, qui décrit en détail le modèle de transport applicable aux installations de GNL.

36. La CREG refusera son approbation si les documents ou modifications proposés produisent des documents réglementaires incomplets et/ou contraires à la loi. C'est le cas lorsque les documents réglementaires n'élaborent que partiellement ou pas l'accès au réseau de transport et, par conséquent, n'atteignent pas les objectifs de la législation européenne énoncés dans la partie 1 de la présente décision. La CREG veille notamment à ce que les propositions ne soient pas en contradiction avec la législation sectorielle sur l'énergie, le droit de la concurrence, le droit des pratiques du marché et le droit des obligations.

37. La compétence de la CREG ne se limite toutefois pas à cela. La CREG, en sa qualité d'autorité administrative, est également investie d'une mission de défense de l'intérêt général. L'intérêt général est un critère de contrôle essentiel pour la CREG, permettant de déterminer si les documents réglementaires proposés peuvent ou non recevoir son approbation. La CREG estime que la recherche d'un bon équilibre contractuel entre le gestionnaire de l'installation de GNL et l'utilisateur du terminal fait partie de l'intérêt général. En effet, cette relation contractuelle n'est pas le fruit d'une négociation, mais constitue un contrat d'adhésion dans le chef de l'utilisateur du terminal.

2. ANTÉCÉDENTS

2.1. GÉNÉRALITÉS

38. Le terminal GNL de Zeebruges est entré en service en 1987. Le terminal se compose d'installations de réception, de quatre réservoirs de stockage de GNL (dont trois possèdent une capacité utile de 80 000 m³ de GNL chacun et un réservoir ayant une capacité utile de 140 000 m³ de GNL), des installations de regazéification afin d'injecter le GNL regazéifié dans le réseau de transport et les installations y afférentes (avec une capacité d'émission de 1 950 000 m³ par heure). Le terminal GNL peut accueillir presque tous les types de méthaniers, d'une capacité de 7 500 m³ de GNL aux méthaniers Q-max affichant une capacité de 266 000 m³ de GNL.

39. Au terme d'une consultation de marché en 2003 et d'une fenêtre de souscription de 2019, la totalité de la capacité primaire a été allouée sur la base de contrats ship-or-pay.

40. L'infrastructure GNL à Zeebruges possède une capacité de regazéification de 9 milliards de m³ de gaz naturel par an, que la S.A. Fluxys LNG met à la disposition des utilisateurs du terminal et qui est calculée sur la base de la capacité technique des installations du terminal et des modifications apportées à celles-ci, compte tenu en particulier de la première extension de capacité mise en service le 1^{er} avril 2008, ainsi que du projet de deuxième extension de capacité.

41. La construction d'un cinquième réservoir d'une capacité de 180 000 m³ de GNL et des compresseurs associés a donné lieu à des services de transbordement de GNL proposés sur le marché et subséquemment souscrits.

2.2. PROPOSITION D'APPROBATION DU PROGRAMME DE SERVICES POUR L'INSTALLATION GNL ET DU RÈGLEMENT D'ACCÈS GNL POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS

42. La demande d'approbation des conditions principales modifiées pour le GNL a été soumise à la CREG par la S.A. Fluxys LNG à la CREG par courriel le 24 novembre 2022 sous la forme de deux documents distincts, à savoir :

- La demande d'approbation par la CREG du programme de services pour l'installation GNL;
- la demande d'approbation par la CREG du règlement modifié d'accès GNL pour le chargement de camions.

2.3. CONSULTATION

43. Le 26 octobre 2022, la SA Fluxys LNG a lancé une consultation du marché (portant le numéro 60) sur le programme de services modifié pour l'installation GNL et le règlement d'accès GNL pour le chargement de camions. Les acteurs du marché ont pu y réagir jusqu'au 15 novembre 2022 au plus tard. Les principales modifications apportées aux documents réglementaires sur le GNL concernent l'introduction d'enchères comme processus d'allocation des services de chargement de camions de GNL.

44. La S.A. Fluxys LNG a lancé cette consultation du marché en publiant les documents proposés sur son site Web - à l'emplacement habituel de ces consultations, appuyé par une annonce en page d'accueil - et directement par courriel adressé à tous les acteurs du marché et associations enregistrés.

45. La S.A. Fluxys LNG a soumis le rapport de consultation numéro 60 à la CREG en même temps que la demande d'approbation des documents modifiés.

46. Trois utilisateurs du terminal ont réagi. Sur demande, une réaction a été traitée de manière confidentielle. Le feed-back reçu concerne les modifications apportées aux documents réglementaires et la disponibilité des services de chargement de camions de GNL dans le futur. Fluxys Belgium a également reçu des commentaires d'un acteur du marché après la clôture de la fenêtre de consultation. Ces derniers n'ont pas été pris en compte.

47. La consultation a donné lieu à deux modifications du règlement d'accès au GNL consulté pour le chargement de camions.

48. Les répondants ne sont généralement pas opposés à la proposition d'ajouter des mécanismes d'enchères pour les services de chargement de camions de GNL. Cependant, la question du choix du processus d'allocation qui sera utilisé à l'avenir a été soulevée à plusieurs reprises. L'objectif de Fluxys LNG est d'assurer une répartition équitable et transparente des services de chargement de camions sur le marché. Le choix entre la fenêtre de souscription et la fenêtre d'enchères est opéré par Fluxys LNG sur la base de son analyse des conditions du marché. Il en va de même pour le choix du mécanisme d'enchère applicable à une enchère spécifique, bien que le mécanisme par défaut soit l' « ascending clock ».

49. Une question a été posée sur le traitement des éventuels revenus excédentaires. Toute prime de revenu obtenue à partir d'enchères sera traitée conformément aux dispositions de la méthodologie tarifaire.

50. En ce qui concerne plus spécifiquement les mécanismes d'enchères, les répondants demandent quelques clarifications. Premièrement, Fluxys LNG confirme que le prix de réserve d'une enchère sera le tarif régulé du service mis aux enchères. Deuxièmement, les documents ajoutent que la Bid Quantity maximale qu'un participant à l'enchère peut proposer est spécifiée dans les Terms and Conditions de la fenêtre d'enchère. Troisièmement, Fluxys LNG a modifié le mécanisme d'« interpolation linéaire » dans les documents afin de rendre les calculs de delta plus clairs.

51. Enfin, les répondants ont posé des questions sur le calendrier d'allocation et les futures capacités de chargement des camions de GNL. Fluxys LNG a expliqué que le calendrier d'allocation reste le même qu'aujourd'hui. Cela signifie que les fenêtres d'allocation seront organisées annuellement, à moins que de nouvelles capacités disponibles ne se libèrent ou que les signaux du marché n'indiquent qu'une fréquence différente est nécessaire. Il est également indiqué que, si cela s'avérait faisable d'un point de vue opérationnel, Fluxys LNG envisage de proposer une capacité annuelle de 10 000 slots de chargement de camions sur son infrastructure actuelle. Néanmoins, Fluxys LNG souligne qu'il n'y a aucune garantie que des capacités supplémentaires seront disponibles en 2023.

52. Il n'y a pas eu de commentaire formel sur la proposition concernant la « Scheduling Date ».

53. Les documents soumis ne contiennent aucune information confidentielle, à l'exception d'une réaction reçue, mentionnée comme telle par les participants impliqués dans la consultation du marché.

54. En tenant compte de ce qui précède, la CREG estime que, conformément à l'article 40, 2° du règlement d'ordre intérieur de la CREG, elle ne doit organiser aucune consultation sur la présente décision étant donné qu'une consultation publique préalable a été organisée sur l'objet de la présente décision, et ce, au cours d'une période suffisamment longue pour que le marché dispose d'un délai suffisant pour réagir à la proposition. Conformément à l'article 40 du code de bonne conduite, la consultation publique portant le numéro 60, organisée par la S.A. Fluxys LNG, remplit les conditions.

2.4. ENTRÉE EN VIGUEUR DU PROGRAMME DE SERVICES POUR L'INSTALLATION GNL ET DU RÈGLEMENT D'ACCÈS GNL POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS

55. L'article 40, dernier alinéa du code de bonne conduite gaz naturel prévoit que les contrats de transport approuvés ainsi que les modifications ultérieures entrent en vigueur à la date déterminée par la CREG. Les contrats de transport approuvés et les modifications ultérieures sont publiés par les gestionnaires sur leur site Web.

56. Les conditions principales entrent en vigueur conformément aux dispositions de la quatrième partie de la présente décision

3. EXAMEN DE LA PROPOSITION

3.1. GÉNÉRALITÉS

57. Ci-après, il est évalué si les conditions principales pour le GNL, sous la forme du programme de services modifié pour l'installation GNL et le règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions, sont conformes aux critères fixés et à l'intérêt général.

58. Sauf mention contraire, l'analyse qui suit est établie en conformité avec les parties, annexes, chapitres et titres successifs des quatre documents susmentionnés.

59. L'absence de commentaires sur les modifications proposées par Fluxys Belgium, ou leur acceptabilité, ne préjuge en rien d'une possibilité future pour la CREG de soumettre une proposition de modification à l'approbation de la CREG, conformément à l'article 40 du code de bonne conduite gaz naturel. Si certains éléments de la proposition ont trait à un sujet commun, la CREG traitera, si nécessaire, ces éléments conjointement plutôt que point par point.

3.2. PROGRAMME DE SERVICES MODIFIÉ POUR L'INSTALLATION GNL

60. Sur la base et conformément à l'article 167 du code de bonne conduite, la S.A. Fluxys LNG a modifié son programme de services pour l'installation GNL et l'a soumis à l'approbation de la CREG.

61. Le modèle de terminalling de GNL est décrit au chapitre 3 du programme GNL, notamment à l'aide d'un schéma, et fournit les éléments qui composent le modèle. S'agissant des capacités, le programme GNL comporte des figures décrivant les services et leurs composantes : droits d'accostage, capacité de stockage et capacité d'émission ou chargement des navires (y compris dans le cadre du transbordement). De plus, on peut trouver deux tableaux adaptés avec les capacités et en particulier le nombre total de slots, l'intervalle minimum entre les marées qui indique le début de chaque slot, la période de stockage de base, le stockage de base par slot, l'émission de base par slot ainsi que le stockage de base total, le stockage additionnel, l'émission de base totale, l'émission additionnelle, les services d'émission distincts, le nombre total de droits d'accostage additionnels, le nombre total de droits d'accostage distincts, le stockage résiduel, le nombre total de chargements de camions GNL, le nombre total de droits d'accostage pour le transbordement et le stockage de transbordement et la capacité en BioLNG à long terme. Les chiffres des capacités disponibles à Zeebruges avant et après l'extension en termes de stockage résiduel et de nombre total de chargements de camions de GNL sont adaptés respectivement à 40 000 et, sauf stipulation contraire dans le permis (prévu pour le quatrième trimestre 2022), à 10 000 avant la mise en service des nouveaux quais de chargement des camions ; et à 24 000 après la mise en service des nouveaux quais de chargement des camions. Ces chiffres sont également ajustés plus en détail au chapitre 3.

La CREG estime que les figures utilisées donnent un bon aperçu du modèle de terminalling de GNL et que cette description répond à l'exigence posée à l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel.

62. La CREG constate que les différents services proposés sont décrits aux chapitres 4 et 5, à savoir l'offre de services de base (y compris les slots pour décharger les méthaniers, les services de transbordement de GNL, le droit d'accostage additionnel, le droit d'accostage distinct, les services de relivraison de GNL (opération de chargement d'un navire), le service de fourniture de GNL (opération de déchargement d'un navire) et les services de chargement de camions GNL, ...) et l'offre de services complémentaires (y compris transfert de GNL en stock, plateforme électronique de données ...). Pour chaque service, il y a une description du service en tant que tel et des règles d'allocation y afférentes.

Les règles d'allocation prévoient en outre qu'au cours de l'année n (l'année contractuelle au cours de laquelle le service est fourni), et si la demande du marché pour les slots dépasse le nombre de slots prévu, Fluxys LNG, avec le consentement des utilisateurs du terminal, peut décider de réviser le programme annuel de déchargement en vue de créer des slots supplémentaires. Et aussi qu'en cas de révision du calendrier annuel de déchargement en raison d'une forte demande du marché, les utilisateurs de terminaux qui ont souscrit des slots pour une durée d'au moins une année contractuelle ont un droit de préemption pour acheter la moitié des slots (arrondie au chiffre supérieur). L'autre moitié des slots et, le cas échéant, les slots non pré-achetés, seront proposés à chaque utilisateur de terminal par le biais d'une fenêtre d'enchères ou selon le principe du first committed, first served. La capacité journalière de stockage et la capacité journalière d'émission sont allouées sur la base du principe « first committed, first served ».

Pour la CREG, cela répond aux exigences posées à l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel.

63. Les règles, conditions et procédures relatives à la souscription de services GNL sur le marché primaire, (en ce compris les règles de fonctionnement du marché secondaire), sont fixées au chapitre 6 du programme GNL. La procédure pour la souscription électronique de services GNL figure au chapitre 5.2 du programme GNL.

Cela répond à l'exigence posée à l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel.

64. Les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du marché secondaire sont décrites aux chapitres 6.3 et 5.3 du programme GNL.

Cela répond à l'exigence posée à l'article 167 du code de bonne conduite gaz naturel.

La CREG souligne que lors de l'introduction des nouveaux services GNL et/ou du lancement d'une nouvelle période réglementaire, le gestionnaire du terminal GNL doit soumettre à l'approbation de la CREG un programme GNL adapté pour les services GNL après concertation et consultation des acteurs du marché sur la base de et conformément à l'article 40 du code de bonne conduite.

3.3. LE RÈGLEMENT MODIFIÉ D'ACCÈS GNL POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS

3.3.1. Généralités

65. Conformément aux dispositions de l'article 42 § 1^{er} du code de bonne conduite gaz naturel, les gestionnaires élaborent une proposition de règlement d'accès, pour leurs activités respectives de transport, de stockage et de GNL, suivant la même procédure que celle visée à l'article 40.

66. Conformément aux dispositions de l'article 42, § 2, les règlements d'accès comportent entre autres :

- 1° les règles pour le traitement des demandes d'accès et la souscription de services de transport, en ce compris la procédure pour la souscription par voie électronique de services;*
- 2° les règles d'allocation en ce compris les règles de priorité applicables ;*
- 3° les règles relatives à la gestion de la congestion;*
- 4° les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du marché secondaire;*
- 5° le plan de gestion des incidents.*

67. La CREG établit que le règlement modifié d'accès au GNL contient tous les services proposés par la S.A. Fluxys LNG pour le chargement de camions.

3.3.2. Règlement modifié d'accès au GNL pour le chargement de camions ;

Objectif et champ d'application

68. La CREG n'a pas de remarques à formuler au sujet des dispositions reprises aux points 1.1 à 1.5 inclus.

Services GNL

69. Le chapitre 2 comporte les descriptions des services de GNL, l'allocation de services de chargement de camion GNL (marché primaire) et le fonctionnement du marché secondaire.

70. A l'article 2.1.1 « Service de chargement de camion GNL », les termes « tarif régulé tel qu'approuvé par la CREG » sont remplacés par « tarif ». La CREG marque son accord sur ce point.

71. L'article 2.2.1 « Allocation de capacités » est modifié comme suit :

Les capacités disponibles sur le marché primaire pour les services de chargement de camions GNL seront proposées au marché par le biais d'un des processus d'allocation suivants :

(i) Une fenêtre d'allocation qui peut prendre la forme de :

- a) une fenêtre de souscription conformément à l'article 2.2.2 de l'ACTL ; ou
- b) une fenêtre d'enchère conformément à l'article 2.2.3 de l'ACTL ; ou

(ii) une open season conformément au code de bonne conduite pour les capacités pour lesquelles une décision d'investissement doit encore être prise par l'opérateur du terminal (selon le cas).

Si des capacités sont encore disponibles à la fin de la fenêtre de souscription ou de l'open season correspondante, de tels services de chargement de camion GNL seront alloués selon le principe du «

first committed/first served » sur la base de la date et de l'heure de réception de la demande liante jusqu'à la prochaine fenêtre de souscription / fenêtre d'allocation. L'allocation selon le principe du « *first committed/first served* » est soumise à un contrôle de disponibilité.

L'organisation d'une fenêtre de souscription / fenêtre d'allocation pour les services de chargement de camion GNL est assurée annuellement par l'opérateur du terminal, selon la disponibilité de capacités suffisantes et en fonction des signaux envoyés par le marché (y compris mais non limité entre autres aux changements de la situation économique, aux nouveaux besoins de clients, etc.).

La CREG n'a pas de remarques à formuler à ce sujet.

Un article 2.2.3 « Règles et organisation d'une fenêtre d'enchères » est ajouté. La manière dont les fenêtres d'enchère sont organisées par l'opérateur du terminal y est définie.

La CREG marque son accord sur ce point.

Procédures

72. Le chapitre 3 comporte les procédures à suivre concernant les services GNL, conformément à l'article 165 du code de bonne conduite gaz naturel. Le terme « fenêtre de souscription » y est remplacé par « fenêtre d'allocation ».

La CREG n'a pas de remarques à formuler à ce sujet.

Glossaire des définitions

73. Dans les définitions, le terme « Fenêtre de souscription » est remplacé par « Fenêtre d'allocation » et les termes « Tarif régulé » par « Tarif applicable ». La CREG marque son accord sur ce point.

74. Une définition « Offre » est insérée pour désigner les « Services de Chargement de Camions GNL offerts durant une Fenêtre d'Enchères comme défini dans les TCAW appropriés ». La CREG marque son accord sur ce point.

75. Une définition « Candidat » est insérée pour désigner « l'Utilisateur du Terminal sollicitant par le biais du Document d'Enregistrement de devenir un Participant pour une Fenêtre d'Allocation conformément aux « Terms & Conditions » de cette fenêtre ». La CREG marque son accord sur ce point.

76. Une définition « Enchérisseur » est insérée pour désigner « la(les) personne(s) autorisée(s) par le Participant par le biais d'une Procuration en vue de soumettre une Enchère pour le Participant comme stipulé dans les TCAW ». La CREG marque son accord sur ce point.

77. Une définition « Enchère » est insérée pour désigner « une demande liante pour des Services de GNL fait par l'Enchérisseur pour une certaine quantité de Services de GNL à un certain prix d'Enchère conformément aux dispositions de l'article 2.2.3 de l'ACTL ». La CREG marque son accord sur ce point.

78. Une définition « Prix d'Enchère » est insérée pour désigner, « dans le cas d'une enchère à plusieurs tours, le Prix du Tour d'Enchères fixé par l'Utilisateur du Terminal auquel un Enchérisseur soumet une Quantité d'Enchère. Dans le cas d'une enchère à un seul tour, cela signifie qu'un Enchérisseur est prêt à payer pour une (1) unité des Services de Chargement de Camions GNL qui sont proposés lors de l'Enchère ». La CREG marque son accord sur ce point. La CREG marque son accord sur ce point.

79. Une définition « Quantité d'Enchère » est insérée pour désigner « la quantité d'une Enchère soumise par l'Enchérisseur, conformément aux dispositions de l'article 2.2.3 de l'ACTL ». La CREG marque son accord sur ce point.
80. Une définition « Conditions d'Enchère » est insérée pour désigner les critères utilisés pour l'évaluation des Enchères reçues, comme défini dans l'article 2.2.3 de l'ACTL ». La CREG marque son accord sur ce point.
81. Une définition « Cleared Price » est insérée pour désigner le prix, résultant d'une Enchère, à payer par les Participants attribués qui ont participé à la Fenêtre d'Enchère respective. La CREG marque son accord sur ce point.
82. Une définition « Participant » est insérée pour désigner une Partie enregistrée comme participant par l'Opérateur du Terminal pour une fenêtre d'allocation conformément aux dispositions de l'article 2.2.3 de l'ACTL. La CREG marque son accord sur ce point.
83. Une définition « Tour Final » est insérée pour désigner, dans une Enchère à plusieurs tours, le dernier tour qui a eu lieu avant que l'Enchère ait été déclarée conclue conformément aux Règles d'Enchères. La CREG marque son accord sur ce point.
84. Une définition « Offre Valable » est insérée : il s'agit de la dernière Offre d'un Participant soumise par l'un de ses Enchérisseurs pour un Tour d'Enchère, qui a été validée par l'Opérateur du Terminal conformément aux dispositions de l'article 2.2.3 de l'ACTL. La CREG marque son accord sur ce point.
85. Une définition « Début de Tour d'Enchère » est insérée pour désigner le moment où un Tour d'Enchère est ouvert et où les Enchères peuvent être soumises. La CREG marque son accord sur ce point.
86. Une définition « Période » est insérée pour désigner la durée pour laquelle les Services de Chargement de Camions GNL sont offerts par l'Opérateur du Terminal et qui sera spécifiée dans les Terms and Conditions d'une Fenêtre d'Allocation. La CREG marque son accord sur ce point.
87. Une définition « Documents d'Enregistrement » est insérée pour désigner tous les documents nécessaires à un Candidat pour devenir un Participant à une Fenêtre d'Allocation. La CREG marque son accord sur ce point.
88. Une définition « Evaluation d'Enregistrement » est insérée pour désigner le processus d'évaluation d'enregistrement effectué par l'Opérateur du Terminal afin de déterminer si, sur base des Documents d'Enregistrement remis par le Candidat, celui-ci peut ou non être désigné comme Participant conformément aux TCAW. La CREG marque son accord sur ce point.
89. Une définition « Prix de Réserve » est insérée pour désigner le prix de départ déterminé par l'Opérateur du Terminal au début de la Fenêtre d'Enchère, comme stipulé dans les Règles d'Enchère. La CREG marque son accord sur ce point.
90. Une définition de « Tour d'Enchères » est insérée pour désigner un Tour d'Enchères évoluant comme décrit dans les règles d'évolution de prix stipulé dans les Règles d'Enchère. La CREG marque son accord sur ce point.
91. Une définition de la « Durée du Tour d'Enchère » est insérée pour désigner la durée prévue d'un Tour d'Enchère entre le Début du Tour d'Enchère et la Fin du Tour d'Enchère. La CREG marque son accord sur ce point.
92. Une définition « Prix du Tour d'Enchères » est insérée pour désigner le prix fixé par l'Opérateur du Terminal pour un Tour d'Enchère spécifique. La CREG marque son accord sur ce point.

93. Une définition « Fin du Tour d'Enchère » est insérée pour désigner le moment où un Tour d'Enchère est clôturé (conformément avec la Durée du Tour d'Enchère) et où les Enchères ne peuvent plus être soumises. La CREG marque son accord sur ce point.
94. Une définition « Tarif » est insérée pour désigner le tarif qui sera facturé aux Utilisateurs du Terminal conformément à la Fenêtre d'Allocation respective – à savoir égal au Prix Régulé pour une Fenêtre de Souscription et pour une Fenêtre d'Enchère, égal au « Cleared Price » de la Fenêtre d'Enchère correspondante. La CREG marque son accord sur ce point.
95. Une définition « Terms and Conditions of TCSW of TCAW » est insérée pour désigner les termes et conditions spécifiques qui sont d'application pour une Fenêtre d'Allocation particulière (Fenêtre de Souscription « TCSW » ou Fenêtre d'Enchère « TCAW ») et/ou de Services de Chargement de Camions GNL offerts, y compris les services connexes (le cas échéant). La CREG marque son accord sur ce point.
96. Une définition « Fenêtre d'Allocation » est insérée pour désigner une fenêtre pour l'attribution des Services de Chargement de Camions GNL aux Utilisateurs du Terminal qui peut être une Fenêtre de Souscription ou une Fenêtre d'Enchère selon le cas. La CREG marque son accord sur ce point.
97. Une définition « Vente aux Enchères » est insérée pour désigner la vente aux enchères qui se tiendra à la Date d'Ouverture de l'Enchère, conformément aux TCAW. La CREG est d'accord avec cet article.
98. Une définition « Date de Fin d'Enchère » est insérée pour désigner la date et l'heure (Heure du Serveur) à laquelle l'Enchère se termine. La CREG marque son accord sur ce point.
99. Une définition « Date d'Ouverture de l'Enchère » est insérée pour désigner la date et l'heure (Heure du Serveur) à laquelle l'Enchère démarrera et le début de l'Enchère. La CREG marque son accord sur ce point.
100. Une définition « Fournisseur d'Enchère » est insérée pour désigner un tiers (par exemple Prisma) nommé par l'Opérateur du Terminal qui est responsable et en charge de l'organisation d'une Enchère selon les dispositions de l'article 2.2.3 de l'ACTL et des TCAW de cette Fenêtre d'Enchère. La CREG marque son accord sur ce point.
101. Une définition « Formulaire d'Enchère » est insérée pour désigner le formulaire utilisé lors d'une enchère à une étape, sur lequel un Participant peut indiquer la quantité et la Période demandées pour les Services de Chargement de Camions GNL offerts et le Prix d'Enchère auquel il souhaite acheter les Services de Chargement de Camions GNL dans l'Enchère. La CREG marque son accord sur ce point.
102. Une définition « Fenêtre d'Enchères » est insérée pour désigner la fenêtre de demande de Services par enchères conformément aux dispositions de l'article 2.2.3 de l'ACTL et aux « Terms & Conditions » de cette fenêtre. La CREG marque son accord sur ce point.
103. Une définition « Procuration » est insérée pour désigner l'autorisation accordée par un Participant à ses Enchérisseurs afin de présenter des Enchères au travers du Site Web d'Enchère tel que prévu dans les TCAW. La CREG marque son accord sur ce point.
104. Une définition « Demande » est insérée pour désigner les quantités agrégées des Quantités d'Enchère acceptées provenant des Offres Valables telles que demandées par les Enchérisseurs dans un Tour d'Enchère donné et comme prévu par les Règles d'Enchère. La CREG marque son accord sur ce point.

4. CONCLUSION

105. En application des articles 42 et 44 du code de bonne conduite, vu l'analyse qui précède et notamment la consultation préalable du marché par la SA Fluxys LNG telle que mentionnée dans les antécédents de la partie II de la présente décision, ainsi que l'examen des conditions principales pour les installations de GNL dans la partie III de la présente décision, la CREG décide d'approuver les demandes suivantes :

- la demande d'approbation par la CREG du programme de services modifié pour l'installation de GNL, et
- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions ;

telles que soumises à la CREG par e-mail le 24 novembre 2022.

106. Les conditions principales actuelles approuvées par la CREG pour les installations de GNL, à savoir le programme de services modifié pour l'installation GNL et le règlement d'accès GNL modifié pour le chargement de camions, entreront en vigueur à la date de la présente décision et seront publiées par la SA Fluxys LNG sur son site Web.

///

Pour la Commission de Régulation de l'Électricité et du Gaz :

Andreas TIREZ
Directeur

Koen LOCQUET
Président f.f. du Comité de direction