

# Décision

(B)2700

30 novembre 2023

Décision sur le rapport *ex ante* d'Elia Transmission Belgium relatif à l'utilisation du revenu de congestion pour les années 2024 et 2025 visé à l'article 19(1) du règlement (UE) 2019/943

Article 19(1) du règlement (UE) 2019/943 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur le marché intérieur de l'électricité

Version non-confidentielle

# TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES .....	2
INTRODUCTION .....	3
1. CADRE LEGAL .....	4
1.1. Article 19 du règlement (eu) 2019/943 .....	4
1.2. La méthodologie .....	5
1.3. Les lignes directrices de la CREG .....	5
2. ANTECEDENTS.....	6
3. CONSULTATION.....	6
4. ANALYSE DU RAPPORT <i>EX ANTE</i> .....	6
4.1. La prévision du montant de revenus de congestion.....	6
4.1.1. Introduction.....	6
4.1.2. Analyse .....	7
4.1. Les catégories de coûts visées à l'article 3(1) de la méthodologie .....	7
4.1.1. Introduction.....	7
4.1.2. Le rapport d'Elia .....	7
4.1.3. L'analyse de la CREG.....	8
4.2. Conclusion.....	8
5. DECISION.....	9
ANNEXE .....	10

# INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) analyse ci-après le rapport *ex ante* de la SA Elia Transmission Belgium (ci-après : Elia) relatif à l'utilisation des revenus de congestion pour les années 2024 et 2025.

La présente décision est prise en application de l'article 19(1) du Règlement 2019/943 qui charge les autorités de régulation nationales d'approuver la procédure d'allocation des revenus de congestion perçus par les gestionnaires de réseau de transport.

Le rapport d'Elia est réalisé selon les modalités contenues dans la méthodologie visée par l'article 19(4) du règlement (UE) 2019/943 et dans la Guidance de la CREG du 24 juin 2021.

Cette méthodologie (ci-après: la méthodologie) a été proposée par ENTSO-E et approuvée par ACER le 3 juillet 2020 dans sa décision 38-2020<sup>1</sup>.

Outre l'introduction, cette décision s'articule autour de cinq chapitres. Le premier chapitre comporte la description du cadre juridique dans lequel intervient le présent projet de décision. Le deuxième chapitre expose les antécédents alors que le troisième chapitre reprend le cadre de la consultation. Le quatrième chapitre contient l'analyse du rapport d'Elia. Enfin, le cinquième chapitre reprend la décision.

La présente décision a été approuvée par le comité de direction de la CREG le 30 novembre 2023.

---

<sup>1</sup> *Decision No 38/2020 of the European Union Agency for the Cooperation of Energy Regulators of 23 December 2020 on the methodology for the use of congestion income for the purposes referred to in Article 19(2) of Regulation (EU) 2019/943 in accordance with Article 19(4) of Regulation (eu) 2019/943*

# 1. CADRE LEGAL

## 1.1. ARTICLE 19 DU RÈGLEMENT (EU) 2019/943

L'article 19 du règlement (EU) 2019/943 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur le marché intérieur de l'électricité (Clean Energy Package) encadre l'utilisation par les gestionnaires de réseau de transport du revenu issu des congestions qu'ils perçoivent.

L'article 19(1) charge les régulateurs nationaux d'approuver la procédure de répartition des revenus de congestion perçus par les gestionnaires de réseau de transport.

*« 1. Les procédures de gestion de la congestion associées à une échéance prédéfinie ne peuvent générer de recettes que si une congestion se produit en rapport avec ladite échéance, sauf dans le cas de nouvelles interconnexions qui bénéficient d'une dérogation en vertu de l'article 63 du présent règlement, de l'article 17 du règlement (CE) no 714/2009 ou de l'article 7 du règlement (CE) no 1228/2003. La procédure de répartition de ces recettes est soumise à l'appréciation des autorités de régulation et elle ne doit pas fausser le processus d'allocation en favorisant tel ou tel opérateur demandant des capacités ou de l'énergie ni constituer un facteur de dissuasion vis-à-vis de la réduction de la congestion. »*

L'article 19(2) définit des objectifs prioritaires pour l'allocation des revenus de congestion.

*« 2. Les objectifs suivants sont prioritaires en ce qui concerne l'allocation de recettes résultant de l'allocation de la capacité d'échange entre zones:*

*a) garantir la disponibilité réelle des capacités allouées, y compris la compensation de fermeté; ou*

*b) maintenir ou accroître les capacités d'échange entre zones via l'optimisation de l'utilisation des interconnexions existantes au moyen d'actions correctives coordonnées, le cas échéant, ou couvrir les coûts résultant des investissements dans le réseau qui sont pertinents pour réduire la congestion des interconnexions. »*

L'article 19(3) précise que si ces deux objectifs prioritaires sont remplis de manière appropriée, le solde des revenus des congestions peut être pris en compte pour le calcul des tarifs.

*« 3. Lorsque les objectifs prioritaires énoncés au paragraphe 2 ont été remplis de manière appropriée, les recettes peuvent servir de recettes à prendre en compte par les autorités de régulation lorsqu'elles approuvent la méthode de calcul des tarifs d'accès au réseau ou lorsqu'elles fixent ces tarifs, ou les deux. Les recettes restantes sont inscrites dans un poste distinct de la comptabilité interne jusqu'à ce qu'elles puissent être dépensées aux fins prévues au paragraphe 2. »*

L'article 19(4) vise la méthodologie relative à l'utilisation des revenus de congestion pour atteindre les objectifs prioritaires.

*« 4. L'utilisation des recettes conformément au paragraphe 2, point a) ou b), fait l'objet d'une méthode proposée par les gestionnaires de réseau de transport après consultation des autorités de régulation et des parties prenantes concernées, et après approbation de l'ACER. Les gestionnaires de réseau de transport présentent la proposition de méthode à l'ACER au plus tard le 5 juillet 2020 et l'ACER statue sur cette proposition de méthode dans un délai de six mois à compter de sa réception.*

*L'ACER peut demander aux gestionnaires de réseau de transport de modifier ou d'actualiser la méthode visée au premier alinéa. L'ACER statue sur la méthode modifiée ou actualisée au plus tard dans un délai de six mois suivant sa présentation.*

*La méthode précise au minimum les conditions dans lesquelles les recettes peuvent être utilisées aux fins visées au paragraphe 2, les conditions dans lesquelles les recettes peuvent être inscrites dans un poste distinct de la comptabilité interne en vue d'une utilisation future à ces fins et la durée pendant laquelle ces recettes peuvent être inscrites à un tel poste. »*

L'article 19(5) traite du reporting de l'utilisation effective des revenus de congestion.

*5. Les gestionnaires de réseau de transport établissent clairement à l'avance de quelle manière ils utiliseront toute recette tirée de la congestion et font rapport aux autorités de régulation sur l'utilisation effective qui en a été faite. Au plus tard le 1er mars de chaque année, les autorités de régulation informent l'ACER et publient un rapport indiquant:*

*a) le montant des recettes recueillies au cours de la période de douze mois prenant fin le 31 décembre de l'année précédente;*

*b) la manière dont ces recettes ont été utilisées en application du paragraphe 2, y compris les projets spécifiques auxquels les recettes ont été affectées et le montant inscrit dans un poste distinct de la comptabilité;*

*c) le montant qui a été utilisé pour calculer les tarifs d'accès au réseau; et*

*d) les justificatifs attestant que le montant visé au point c) est conforme au présent règlement et à la méthode élaborée en vertu des paragraphes 3 et 4. Lorsqu'une partie des recettes tirées de la congestion est utilisée pour le calcul des tarifs d'accès au réseau, le rapport indique de quelle manière les gestionnaires de réseau de transport ont rempli leurs objectifs prioritaires énoncés au paragraphe 2, le cas échéant. »*

## **1.2. LA MÉTHODOLOGIE**

La méthodologie visée à l'article 19(4) du Règlement 2019/943 a été proposée par ENTSOE-E et approuvée par ACER dans sa décision 38-2020 du 3 juillet 2020.

L'article 3 de la méthodologie définit les catégories de coûts qui contribuent aux objectifs prioritaires pour l'allocation des revenus de gestion établis à l'article 19(2) du Règlement 2019/943.

L'article 4 de la méthodologie établit le processus national relatif à la communication *ex ante* du gestionnaire de réseau sur l'utilisation des revenus de congestion.

L'article 4(7) précise que le rapport *ex ante* est sujet à l'approbation de l'autorité de régulation nationale, en application de l'article 19(1) du règlement (EU) 2019/943.

## **1.3. LES LIGNES DIRECTICES DE LA CREG**

Les articles 4 et 5 de la méthodologie octroient une certaine liberté aux autorités de régulation nationales quant au choix de la date de soumission des rapports *ex ante* et *ex post* ainsi que pour la périodicité du rapport *ex ante*.

Le 24 juin 2021, la CREG a transmis par courrier à Elia les « *Lignes directrices pour la rédaction et la soumission des rapports ex ante et ex post relatifs à l'utilisation des revenus des congestions* ».

## **2. ANTECEDENTS**

Le 9 novembre 2023, conformément à l'article 4 de la méthodologie, Elia a transmis à la CREG son rapport *ex ante* relatif à l'utilisation du revenu de congestion pour les années 2024 et 2025 visé à l'article 19(1) du règlement (UE) 2019/943.

## **3. CONSULTATION**

Le comité de direction de la CREG a décidé de ne pas organiser de consultation sur la présente décision.

Etant donné le caractère confidentiel des informations reprises dans le rapport d'Elia et dans la présente décision, seulement Elia devrait être consultée. Toutefois, comme il s'agit d'une décision d'approbation sans conditions du rapport d'Elia, la consultation n'aurait pas d'utilité.

## **4. ANALYSE DU RAPPORT EX ANTE**

L'article 4 de la méthodologie décrit les éléments que doit contenir le rapport *ex ante*, notamment les informations à fournir pour les différentes catégories de coûts définies à l'article 3.

L'autorité de régulation nationale est chargée de vérifier l'application de l'article 4 et se faisant de confirmer les catégories de coûts (i) à (ix) de l'article 3(1) pour lesquelles les revenus de congestion doivent être utilisés. Si les revenus de congestions anticipés sont supérieurs aux montants des catégories de coûts (i) à (ix) de l'article 3(1), l'autorité de régulation nationale doit confirmer le montant des revenus de congestion qui doit être placé dans un compte séparé pour un usage ultérieur. L'autorité de régulation nationale peut également décider de prendre en compte le solde des revenus de congestion lors de l'approbation de la méthode de calcul des tarifs d'accès au réseau ou de la valeur des tarifs d'accès au réseau.

La CREG analyse ci-après la bonne application de l'article 4 de la méthodologie par Elia dans le cadre de son rapport *ex ante* sur l'utilisation des revenus de congestion pour l'atteinte des objectifs prioritaires en 2024 et 2025.

### **4.1. LA PRÉVISION DU MONTANT DE REVENUS DE CONGESTION**

#### **4.1.1. Introduction**

Les lignes directrices de la CREG prévoient que le montant des revenus de congestion à prendre en compte doit être basé sur le budget repris dans la dernière proposition tarifaire approuvée, éventuellement adapté selon les éventuels éléments nouveaux pertinents.

#### **4.1.2. Analyse**

Dans la proposition tarifaire adaptée pour la période régulatoire 2024-2027, le montant des revenus de congestion estimé pour 2024 est de [CONFIDENTIEL] M€ et, pour 2025, de [CONFIDENTIEL] M€. Cette proposition tarifaire ayant été approuvée concomitamment à la rédaction du rapport d'Elia, il n'y a pas lieu de revoir ces estimations de revenus de congestion.

La CREG fait dès lors le constat que les montants repris dans le rapport d'Elia respectent les lignes directrices de la CREG.

### **4.1. LES CATÉGORIES DE COÛTS VISÉES À L'ARTICLE 3(1) DE LA MÉTHODOLOGIE**

#### **4.1.1. Introduction**

L'article 3(1) de la méthodologie énumère neuf catégories de coûts qui sont éligibles pour les objectifs prioritaires définis à l'article 19(2) du règlement (EU) 2019/943. L'article 3(2) précise que seuls les investissements pour les interconnexions et les lignes internes ayant un impact interzonal peuvent être pris en compte. Enfin, l'article 3(3) spécifie que seuls les coûts jugés raisonnables par l'autorité de régulation nationale peuvent être considérés.

L'article 4 de la méthodologie précise les éléments qui doivent figurer dans la communication *ex ante* du gestionnaire de réseau. Ces derniers sont repris ci-après lorsque nécessaire.

La CREG analyse ci-après les catégories de coûts et les montants pris en compte par Elia dans son rapport *ex ante* pour les années 2024 et 2025 ainsi que le respect des lignes directrices de la CREG et des articles 3 et 4 de la méthodologie.

#### **4.1.2. Le rapport d'Elia**

Elia considère que des dépenses sont prévues en 2024 et 2025 pour quatre des neuf catégories de coûts énumérées à l'article 3(1) de la méthodologie. En 2024, Elia prévoit un montant total de [CONFIDENTIEL] k€, dont [CONFIDENTIEL] k€ de dépenses opérationnelles et [CONFIDENTIEL] k€ de dépenses d'investissements. En 2025, les dépenses opérationnelles atteindraient [CONFIDENTIEL] k€ et les dépenses d'investissement [CONFIDENTIEL] k€ pour un total de [CONFIDENTIEL] k€.

Les coûts opérationnels pour les catégories (i) et (v) sont ceux proposés dans le cadre de la proposition tarifaire adaptée pour la période 2024-2027. La majeure partie d'entre eux correspondent aux coûts de réglage des congestions via la plateforme MARI (activations mFRR internationale).

Conformément à l'article 4(1.b) de la méthodologie, Elia fournit la liste des projets d'investissement de la catégorie (vi) qui vise les investissements en cours de construction, y compris les coûts des phases de développement et de construction. Cette liste contient 11 projets, dont la plupart sont des Projets d'Intérêt Commun (ou *Projects of Commun Interest*, « PCI »).

Conformément à l'article 4(3) de la méthodologie, Elia doit justifier en quoi les montants des catégories de coûts (vi) à (ix) contribuent aux objectifs prioritaires. Cette justification est donnée au chapitre 6 du rapport d'Elia.

Les projets de la catégorie (vi) répondent essentiellement au driver « *European markets and security of supply* » de la proposition tarifaire et ont été approuvés comme tels par la CREG.

Les coûts de la catégorie (vii) sont ceux qui résultent d'investissements passés dans le réseau et qui participent au maintien et à l'accroissement des capacités d'interconnexion sur les assets existants, en particulier les amortissements, la rémunération du capital et le coût de la dette.

Elia a repris une liste d'une quarantaine de projets au niveau de tension 380kV qui contribuent au maintien ou à l'augmentation de la capacité d'échange transfrontalière. Les prévisions de dotations aux amortissements pour ces projets atteignent [CONFIDENTIEL] k€ en 2024 et [CONFIDENTIEL] k€ en 2025. Le total de la rémunération des capitaux propres et du coût de la dette sont quant à eux estimés pour 2024 et 2025 respectivement à [CONFIDENTIEL] k€ et à [CONFIDENTIEL] k€.

#### **4.1.3. L'analyse de la CREG**

La CREG constate que les coûts des catégories (i) & (v) correspondent exactement aux budgets de la proposition tarifaire adaptée 2024-2025 pour les activations préventives et curatives pour la gestion des congestions. La CREG n'a pas connaissance d'éléments qui peuvent de manière suffisamment certaine mettre en cause ce budget.

La CREG note que dans la proposition tarifaire adaptée 2020-2023, les budgets d'investissement pour 2024 et 2025 dans la catégorie « Développement du marché Européen et sécurité d'approvisionnement » dépassent les montants pris en compte par Elia pour les coûts de la catégorie (vi).

L'estimation des investissements pour les projets de la catégorie (vi) semble donc prudente et cohérente par rapports aux budgets.

La CREG ne dispose pas d'informations spécifiques concernant les coûts rapportés pour la catégorie (vii). La CREG constate toute de même que la contribution à la RAB des projets de la catégorie (vii) multiplié par le taux de rendement budgété est bien égal au montant de rémunération du capital pris en compte par Elia dans son rapport.

## **4.2. CONCLUSION**

La CREG constate que les dispositions de l'article 4 de la méthodologie et des lignes directrices ont été correctement appliquées.

Etant donné les constatations et l'analyse qui précèdent, la CREG considère que pour 2024 et 2025 les coûts estimés pour les catégories de coûts (i) à (ix) sont cohérents avec les budgets. Ces coûts estimés atteignent un montant total nettement supérieur aux revenus des congestions estimés.

Il peut par conséquent être considéré que la totalité des revenus de congestion des années 2024 et 2025 sera allouée aux objectifs prioritaires définis à l'article 19(2) du règlement (EU) 2019/943.



## 5. DECISION

Vu l'article 19 du Règlement (EU) 2019/943 du 5 juin 2019 sur le marché intérieur de l'électricité ;

Vu les articles 3 et 4 de la méthodologie proposée par ENTSOE-E et approuvée par la décision 38-2020 de l'ACER du 3 juillet 2020 ;

Vu les « *Lignes directrices de la CREG pour la rédaction et la soumission des rapports ex ante et ex post relatifs à l'utilisation des revenus des congestions* » du 24 juin 2021 ;

Vu le rapport *ex ante* de la SA Elia Transmission Belgium relatif à l'utilisation des revenus de congestion pour les années 2024 et 2025 ;

Considérant l'analyse de la CREG décrite au chapitre 4 de la présente décision;

La CREG décide d'approuver le rapport *ex ante* d'Elia Transmission Belgium relatif à l'utilisation du revenu de congestion pour les années 2024 et 2025 visé à l'article 19(1) du règlement (UE) 2019/943.



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

Sigrid JOURDAIN  
Directrice

Koen LOCQUET  
Président du comité de direction

# **ANNEXE**

**Rapport *ex ante* d'Elia Transmission Belgium relatif à l'utilisation du revenu de congestion pour les années 2024 et 2025 visé à l'article 19(1) du règlement (UE) 2019/943**

[CONFIDENTIEL]