

Décision

(B)2099
9 juillet 2020

Décision sur « la demande d'approbation du règlement modifié d'accès pour le GNL pour le terminal GNL de Zeebruges, du contrat modifié de terminal GNL pour les services GNL et du programme modifié de terminalling de GNL »

prise en application de l'article 15/14, §2, 6°, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations.

Non-confidentiel

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	2
INTRODUCTION	3
1. CADRE LÉGAL	4
1.1. Troisième paquet énergie	4
1.2. Droit interne belge	5
1.3. Approbation des conditions principales.....	5
1.4. Droit d'accès aux installations GNL	7
1.5. Les critères d'approbation des conditions principales pour les installations GNL.....	9
2. ANTÉCÉDENTS	13
2.1. Généralités	13
2.2. Proposition d'approbation du règlement d'accès pour le GNL, du contrat standard de terminal GNL pour les services GNL et du programme de terminalling de GNL.....	14
2.3. Consultation	14
2.4. Entrée en vigueur du règlement d'accès pour le GNL, du contrat standard de terminalling GNL pour les services GNL et du programme de terminalling de GNL	15
3. EXAMEN DE LA PROPOSITION	16
3.1. Généralités	16
3.2. Le Règlement d'accès pour le GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebruges	16
3.2.1. Généralités	16
3.2.2. Règlement d'accès pour le GNL.....	17
3.3. Le contrat de terminalling GNL modifié pour les services GNL.....	22
3.3.1. Généralités	22
3.3.2. Contrat de terminalling GNL pour les services GNL	22
3.4. Le programme de terminalling de GNL modifié	25
4. CONCLUSION	26

INTRODUCTION

La COMMISSION DE RÉGULATION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ (CREG) examine ci-après, sur la base de l'article 15/14, § 2, alinéa 2, 6° de la loi du 12 avril 1965 relative au transport des produits gazeux et autres par canalisations (ci-après : la loi gaz) et sur la base des articles 2, §1, 2° et 201 de l'arrêté royal du 23 décembre 2010 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès au réseau de transport de gaz naturel, à l'installation de stockage de gaz naturel et à l'installation de GNL et portant modification de l'arrêté royal du 12 juin 2001 relatif aux conditions générales de fourniture de gaz naturel et aux conditions d'octroi des autorisations de fourniture de gaz naturel (ci-après le « code de bonne conduite ») le contrat standard de GNL - Contrat de services GNL (LSA) de la S.A. Fluxys LNG en Belgique.

La demande d'approbation des conditions principales modifiées pour le GNL a été soumise par la S.A. Fluxys LNG à la CREG par courriel le 11 juin 2020 sous forme de trois documents distincts, à savoir :

- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès pour le GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebruges ;
- la demande d'approbation par la CREG du contrat de terminalling de GNL modifié pour les services GNL (anciennement les services de relivraison de GNL) ;
- la demande d'approbation par la CREG du programme de terminalling de GNL modifié;

La lettre de demande de Fluxys LNG indique que les documents ci-dessus ont fait l'objet d'une consultation publique du 11 mai 2020 au 29 mai 2020 inclus. Le rapport de consultation numéro 43 donne un aperçu du document consulté, du commentaire reçu et était joint à la demande du 11 juin 2020.

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 9 juillet 2020.

///

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 :

- de la 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) ;
- du 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) ;
- du 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 d'équilibrage) et 22 (échange de droits de 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 INTERNE BELGE

5. L'article 15/14, §2, 6° de 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 GNL de la S.A. Fluxys LNG.

9. En outre, 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, que les utilisateurs du réseau, sont tenu de se fournir toutes les informations pour assurer le fonctionnement sûr et efficace des réseaux interconnectés et un accès efficace au réseau.

10. En application de l'article 15/5undecies, § 1^{er}, de la loi gaz, le Roi a arrêté le 4 avril 2003, sur proposition de la CREG, un code de bonne conduite sur l'accès au réseau de transport de gaz naturel, à l'installation de stockage de gaz naturel et à l'installation GNL. L'arrêté royal du 4 avril 2003 a été récemment modifié sur proposition de la CREG² par l'arrêté royal du 23 décembre 2010³ relatif au code de bonne conduite en matière d'accès au réseau de transport de gaz naturel, à l'installation de stockage de gaz naturel et à l'installation de GNL et portant modification de l'arrêté royal du 12 juin 2001 relatif aux conditions générales de fourniture de gaz naturel et aux conditions d'octroi des autorisations de fourniture de gaz naturel (ci-après : le code de bonne conduite).

11. Le code de bonne conduite est d'ordre public, étant donné qu'il comporte les règles fondamentales relatives à l'organisation du marché du gaz (rapport au Roi, point 3.1).

1.3. APPROBATION DES CONDITIONS PRINCIPALES

12. Les contrats standard sont conçus de façon à ne pas entraver le commerce du gaz naturel et à favoriser le commerce des services de transport de gaz naturel. L'article 77, § 2, du code de bonne conduite ajoute que les contrats standard de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL contiennent dans tous les cas les éléments visés respectivement aux articles 109, 169 et 201 du code de bonne conduite. Conformément à l'article 78 du code de bonne conduite, les contrats standard peuvent être modifiés par le gestionnaire après consultation des utilisateurs du réseau. Toute modification doit être approuvée par la CREG (article 107 du code de bonne conduite).

² Proposition ©090716-CDC-882

³ M.B., 05.01.2011

13. Les contrats standard constituent donc le « ticket d'accès » au réseau de transport. Le contrat standard de GNL comporte de manière détaillée les éléments en la matière énumérés à l'article 201, §1^{er}.

14. L'article 79 du code de conduite prévoit en outre qu'en plus de la signature du contrat standard, les parties signent un formulaire de services distinct par souscription de service de transport. Les services de transport souscrits par l'utilisateur ne peuvent dépasser la date de fin du contrat standard de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL conclu avec le gestionnaire.

15. L'article 29, § 1^{er}, du code de bonne conduite stipule que les gestionnaires établissent, pour leurs activités respectives de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL, un règlement d'accès qui, de même que ses éventuelles modifications, est soumis à l'approbation de la CREG, en application de l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz. L'article 29, § 3, du code de bonne conduite ajoute que la proposition de règlement d'accès ainsi que les propositions de modifications de celui-ci sont établies par les gestionnaires respectifs après consultation par ces derniers des utilisateurs du réseau dans le cadre de la structure de concertation visée à l'article 108 du code de bonne conduite. Enfin, l'article 29, § 4, du code de bonne conduite stipule que les gestionnaires publient les règlements d'accès approuvés et leurs modifications approuvées, conformément à l'article 107 du code de bonne conduite, et les communiquent dans un souci d'exhaustivité aux parties avec lesquelles ils ont conclu un contrat de transport. Les règlements d'accès approuvés et les modifications approuvées ne produiront leur effet qu'à la date de leur entrée en vigueur déterminée par la CREG en application de l'article 107 du code de bonne conduite.

16. Le règlement d'accès pour le GNL comporte une description exhaustive du modèle GNL, toutes les règles et procédures opérationnelles relatives à l'accès et à la souscription de services GNL, les règles et procédures pour l'arrivée, le déchargement, le temps d'arrimage à l'installation GNL et le départ des méthaniers de celle-ci, l'approbation des méthaniers, les règles d'allocation, la procédure de nomination et renomination, les dispositions applicables en cas de réductions et d'interruptions, les règles relatives à l'équilibre du réseau, les procédures de gestion de la congestion, les dispositions applicables en cas de maintenance, les règles relatives à la pression et à la qualité, les procédures relatives à la mesure des quantités et des propriétés du GNL et toutes les règles relatives au fonctionnement du marché secondaire.

17. Enfin, le gestionnaire GNL doit, conformément aux articles 81 et 82 du code de bonne conduite, établir un programme de services pour la période régulatoire, et ce programme est également soumis à la CREG pour approbation.

18. Le programme GNL comporte une description d'utilisation facile du modèle GNL appliqué et constitue en premier lieu le catalogue des services GNL proposés par le gestionnaire de GNL. En outre, il décrit la manière dont les services GNL peuvent être réservés sur le marché primaire, y compris la procédure pour la souscription électronique de services GNL et il fournit des informations sur le fonctionnement du marché secondaire et les principes liés au calcul du gaz naturel en stock et du gaz naturel destiné à la consommation propre du gestionnaire de GNL.

19. Tant le contrat standard de GNL que le règlement d'accès pour le GNL et le programme GNL doivent être soumis à l'approbation de la CREG par le gestionnaire GNL. Ces documents clés ont été établis après consultation des acteurs de marché concernés. À cette fin, le gestionnaire de GNL crée une structure de concertation (article 108 du code de bonne conduite) dans le but de consulter les utilisateurs du réseau de manière régulière et structurée.

20. À aucun endroit du code de bonne conduite il n'est stipulé comment la CREG doit approuver ou rejeter les conditions principales. L'approbation implique une déclaration d'une autorité administrative ayant pour effet 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'intérêt général.

21. 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. Sinon, cette autorité administrative se rend coupable de déni de justice. Il en découle que l'acte soumis à l'approbation d'une autorité administrative a été établi sous la condition suspensive de ladite approbation. 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 juridiquement distincts et, en d'autres termes, ne fusionnent pas.

22. Une décision d'approbation possède aussi un effet rétroactif. En d'autres mots, l'approbation de l'acte vaut à partir de la date à laquelle l'acte a été publié et donc pas à partir de la date de la décision d'approbation.

1.4. DROIT D'ACCÈS AUX INSTALLATIONS GNL

23. 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.

24. Le droit d'accès aux réseaux de transport est en effet un des piliers de base indispensables de la libéralisation du marché du gaz naturel⁴. 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 ne peut effectivement fournir le gaz naturel qu'il vend à son client que si lui et son client ont chacun accès aux réseaux de transport.

25. 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 tant qu'unique fournisseur, 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.

⁴ Voir également le considérant 7 de la deuxième directive gaz, qui stipule expressément qu'afin d'assurer une concurrence saine, il est nécessaire que l'accès au réseau soit non discriminatoire et transparent et puisse se faire à des prix raisonnables et le considérant 4 de la troisième directive gaz, qui stipule qu'il n'est toujours pas question d'un accès non discriminatoire au réseau..

26. 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 15/5*bis* 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.

27. 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 diverses raisons techniques non pertinentes difficiles, voire impossibles à réfuter par les utilisateurs du réseau eux-mêmes en raison de leur manque de connaissances spécialisées nécessaires en matière de gestion des réseaux de transport, ainsi que trouver le juste 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 15/5*bis* 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.

28. 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.

29. 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.

30. 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.

31. Le programme de services, qui remplace en grande partie le programme indicatif de transport de gaz naturel du code de bonne conduite 2003, 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. LES CRITÈRES D'APPROBATION DES CONDITIONS PRINCIPALES POUR LES INSTALLATIONS GNL

32. Conformément à l'article 15/14, §2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz, la CREG doit approuver les conditions principales d'accès à l'installation GNL. Comme expliqué ci-dessus, les conditions principales se composent d'un contrat standard de GNL, d'un règlement d'accès pour le GNL et d'un programme GNL.

33. Conformément à l'article 201, §1, du code de bonne conduite, le contrat standard de GNL contient d'une manière détaillée :

- 1° les définitions de la terminologie utilisée dans le contrat standard de GNL ;
- 2° l'objet du contrat standard de GNL ;
- 3° les conditions auxquelles les services GNL sont fournis par le gestionnaire de l'installation GNL ;
- 4° les droits et obligations liés aux services GNL fournis ;
- 5° la facturation et les modalités de paiement ;
- 6° le cas échéant, les garanties financières et autres garanties ;
- 7° les dispositions relatives à la responsabilité du gestionnaire de l'installation GNL et des utilisateurs du terminal ;
- 8° les dispositions relatives au mesurage et aux tests ;
- 9° les droits et obligations des parties en matière de qualité du gaz naturel et en cas d'écart entre les spécifications de qualité du GNL et du gaz naturel ;
- 10° les dispositions pour la compensation de services GNL non fournis ;
- 11° les dispositions pour le stockage mixte, le dépôt, les droits de propriété du GNL ;
- 12° les droits et obligations concernant la gestion opérationnelle et la maintenance de l'installation GNL ;
- 13° l'impact des situations d'urgence et de force majeure sur les droits et obligations des parties ;
- 14° l'impact des règles de gestion de la congestion sur les droits et obligations des parties ;
- 15° les dispositions relatives à la négociabilité et à la cession des services GNL ;
- 16° la durée du contrat standard de GNL ;
- 17° les dispositions relatives à la suspension, à la résiliation/cessation du contrat GNL ou des services GNL alloués, sans préjudice de l'article 80, 4° ;
- 18° les modes de communication convenus entre les parties ;
- 19° les dispositions applicables lorsque l'utilisateur du terminal fournit des informations erronées ou incomplètes au gestionnaire de l'installation GNL ;
- 20° le régime de résolution de conflits ;
- 21° le droit applicable.

34. L'article 201 du code de bonne conduite stipule par ailleurs :
- § 2. Le gestionnaire de l'installation GNL peut établir des contrats standard de GNL distincts :
 - 1° pour la souscription des services à long terme dans le cadre d'une procédure d'open season.
35. Sans préjudice de l'article 29 du code de bonne conduite et conformément à l'article 202 du code de bonne conduite, le règlement d'accès pour le GNL contient :
- 1° le formulaire type de services ;
 - 2° les règles et procédures opérationnelles pour l'utilisation des services GNL alloués ;
 - 3° les règles et procédures en vigueur au point de déchargement de l'installation GNL ;
 - 4° les règles et procédures pour l'arrivée, le déchargement, le temps d'arrimage à l'installation GNL et le départ des méthaniers GNL de celle-ci ;
 - 5° les règles en cas d'arrivée tardive des méthaniers GNL, l'impact sur le déchargement des méthaniers et sur le réajustement opérationnel des allocations de capacité ;
 - 6° la procédure de planning et d'approbation de méthaniers GNL ;
 - 7° les règles relatives au 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° les règles pour le prêt de GNL ou de gaz naturel entre les utilisateurs du terminal ;
 - 9° les règles relatives aux spécifications de qualité du GNL au point de livraison de l'installation GNL et les spécifications du gaz naturel au point d'interconnexion de l'installation GNL ;
 - 10° les règles applicables pour la livraison de GNL et l'émission de gaz naturel qui n'est pas conforme aux spécifications de qualité ;
 - 11° les procédures opérationnelles pour les tests et les mesures du GNL (paramètres mesurés et degré de précision) au point de livraison et les procédures opérationnelles pour les tests et le mesurage du gaz naturel (paramètres mesurés et degré de précision) au point d'interconnexion ;
 - 12° les règles opérationnelles en cas d'entretien ;
 - 13° la procédure en cas de réductions et d'interruptions ;
 - 14° les règles opérationnelles en matière de nominations et de renominations ;
 - 15° les règles en cas de dépassement des capacités allouées ;
 - 16° les règles pour la libération de services GNL non utilisés ;
 - 17° les règles et les procédures pour l'utilisation des services visés à l'article 201, § 2, 3°.
36. Enfin, l'article 203 du code de bonne conduite prévoit que le programme GNL doit comporter :
- 1° une description détaillée du modèle GNL appliqué ;
 - 2° les différents services GNL régulés offerts ;
 - 3° en ce qui concerne les services GNL interruptibles, la probabilité d'interruption et en exécution de l'article 4, 3°, les conditions qui doivent être remplies pour passer à une interruption des services conditionnels ainsi que les critères utilisés à cet effet ;

- 4° les différentes durées pour lesquelles les services GNL peuvent être souscrits ;
- 5° une description facile à utiliser :
 - des règles d'allocation pour les différents services GNL sur la base de règles d'allocation de capacité, visées dans le règlement d'accès pour le GNL ;
 - des règles, conditions et procédures pour la souscription de services GNL sur le marché primaire, en ce compris la procédure pour la souscription par voie électronique de services GNL, visées dans le règlement d'accès pour le GNL ;
 - des règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du marché secondaire, visées dans le règlement d'accès pour le GNL ;
 - des principes de calcul du gaz naturel en stock (en énergie et en volume) et de la consommation propre de gaz naturel du gestionnaire d'installation GNL, visés dans le règlement d'accès pour le GNL.

37. Si les conditions principales sont incomplètes et/ou contraires à la réglementation, car elles ne mettent que partiellement ou pas en place l'accès à l'installation GNL et par conséquent, ne réalisent pas les objectifs du troisième paquet énergie, la CREG ne peut donner son approbation.

38. La compétence de la CREG ne se limite toutefois pas à cela. La CREG, en sa qualité d'autorité administrative, est également investie, en plus de sa mission du contrôle de légalité, 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 conditions principales de GNL proposées peuvent ou non recevoir son approbation.

39. L'intérêt général est un concept large. Des éléments de celui-ci peuvent être fixés par la réglementation, par exemple lorsque l'auteur du code de bonne conduite demande que les contrats standard n'entravent pas le commerce du gaz naturel et favorisent le commerce des services de transport (article 201). Néanmoins, l'intérêt général dépasse la simple légalité. Dans le cadre de sa compétence d'approbation, la CREG veillera notamment à trouver un juste équilibre dans la relation entre le gestionnaire de GNL et l'utilisateur de GNL. Cette relation, bien que partiellement contractuelle, ne résulte en effet pas d'une négociation, mais concerne un contrat d'adhésion pour l'utilisateur de GNL.

1.5.1.1.1. La législation spécifique au secteur

40. La législation spécifique au secteur que la CREG contrôle comporte le droit d'accès aux réseaux de transport et la régulation des tarifs, tous deux d'ordre public (cf. supra).

41. Sans préjudice du caractère d'ordre public de la régulation des tarifs en ce qui concerne l'installation GNL et le code de bonne conduite, il convient également de souligner que la mission générale de la CREG consiste à surveiller et à contrôler l'application des lois et règlements qui constituent la réglementation sectorielle en matière de gaz naturel (article 15/4, § 2, de la loi gaz). La seule sanction que la CREG peut éventuellement imposer dans le cadre de cette mission de contrôle consiste (uniquement) à infliger des amendes administratives après avoir constaté une infraction aux règles de droit propres au secteur (article 20/2 de la loi gaz). Grâce à l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz, la CREG ne doit pas immédiatement appliquer l'article 20/2 de la loi gaz, mais elle peut, si cela s'avère nécessaire, d'abord rejeter les conditions illégales des contrats et inviter le gestionnaire du réseau à y apporter les adaptations nécessaires.

42. Par ailleurs, l'article 15 du règlement gaz 715/2009 prévoit que les gestionnaires de réseaux GNL:

- Assurent qu'ils offrent des services de façon non discriminatoire à l'ensemble des utilisateurs du réseau répondant à la demande du marché et à des conditions contractuelles équivalentes ;
- offrent des services compatibles avec l'utilisation des réseaux de transport de gaz interconnectés et facilitent l'accès par la coopération avec le gestionnaire de réseau de transport ;
- rendent publiques les informations nécessaires la disponibilité des services.

Le cas échéant, des services d'accès des tiers peuvent être accordés, à condition que les utilisateurs GNL fournissent des garanties de solvabilité appropriées. Ces garanties ne peuvent constituer des obstacles indus et doivent être non discriminatoires, transparentes et proportionnées.

Ces règles d'accès s'appliquent directement en droit belge interne et régulent l'accès aux installations GNL. Par conséquent, elles sont elles aussi d'ordre public.

Il en va de même pour les principes relatifs aux mécanismes d'allocation de capacité et aux procédures de gestion de la congestion auprès des installations GNL prévus à l'article 17, ainsi que pour les exigences de transparence prévues à l'article 19 et l'échange de droits à capacité visé à l'article 22 du règlement gaz 715/2009.

2. ANTÉCÉDENTS

2.1. GÉNÉRALITÉS

43. 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 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.

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

45. L'infrastructure de 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.

46. 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.

47. Le code de bonne conduite prévoit trois documents réglementaires, à savoir :

- Un règlement d'accès décrivant en détail les produits/services proposés (article 201 du code de bonne conduite).
- Un contrat standard (LTA) de durée indéterminée faisant office de « ticket d'accès » pour chaque utilisateur du terminal GNL de Zeebruges. Grâce à ce contrat et à l'aide du « confirmation form », un utilisateur du terminal peut réserver des produits/services (indépendamment de leur durée) (article 202 du code de bonne conduite).
- Un programme GNL décrivant dans les grandes lignes et de manière « Users friendly » et accessible les services/produits (article 203 du code de bonne conduite).

2.2. PROPOSITION D'APPROBATION DU RÈGLEMENT D'ACCÈS POUR LE GNL, DU CONTRAT STANDARD DE TERMINAL GNL POUR LES SERVICES GNL ET DU PROGRAMME DE TERMINALLING DE GNL

48. La demande d'approbation des conditions principales modifiées pour le GNL a été soumise par la S.A. Fluxys LNG à la CREG par courriel le 11 juin 2020 sous forme de trois documents distincts, à savoir :

- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebruges ;
- la demande d'approbation par la CREG du contrat de terminalling de GNL modifié pour les services GNL (anciennement les services de relivraison de GNL) ;
- la demande d'approbation par la CREG du programme de terminalling de GNL modifié.

2.3. CONSULTATION

49. La S.A. Fluxys LNG a, le 11 mai 2020, lancé une consultation de marché (portant le numéro 43) sur le règlement d'accès pour le GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebruges, le contrat de terminalling GNL modifié pour les services GNL (anciennement les services de relivraison du GNL) et le programme de terminalling de GNL modifié. Les acteurs du marché ont pu réagir jusqu'au 29 mai 2020 au plus tard. Les principales modifications apportées aux documents concernent l'ajout de deux nouveaux services sur :

- Capacité d'émission distincte,
- Services de livraison de GNL à utiliser en combinaison avec un droit d'accostage distinct.

50. La S.A. Fluxys LNG a lancé cette consultation de 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 par courriel direct adressé à tous les acteurs du marché et associations enregistrés.

51. La présentation de la séance d'information en ligne organisée le 18 mai, ainsi que les documents susmentionnés, ont été rendus publics sur la page de consultation.

52. La S.A. Fluxys LNG a soumis le rapport de consultation numéro 43 à la CREG en même temps que la demande d'approbation des documents modifiés.

53. À cet égard, aucune demande explicite n'a été reçue de la part des participants en vue de modifier les documents proposés.

54. Les documents soumis ne contiennent pas d'informations confidentielles. En revanche, un seul participant à la consultation du marché a indiqué que sa réaction est confidentielle.

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 108 du code de bonne conduite, la consultation publique portant le numéro 43, organisée par la S.A. Fluxys LNG, remplit les conditions.

2.4. ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT D'ACCÈS POUR LE GNL, DU CONTRAT STANDARD DE TERMINALLING GNL POUR LES SERVICES GNL ET DU PROGRAMME DE TERMINALLING DE GNL

55. L'article 107 du code de bonne conduite précise que les conditions principales approuvées ainsi que leurs modifications sont publiées sans délai sur le site Web du gestionnaire concerné, tout comme leur date d'entrée en vigueur.

56. Dans sa décision d'approbation, la CREG précise la date à laquelle les documents susmentionnés ou leurs modifications entrent en vigueur.

57. 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

58. Ci-après, il est vérifié si les conditions principales pour le GNL, sous la forme du règlement d'accès pour le GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebruges, du contrat de terminalling GNL modifié pour les services GNL, respectent les critères prédéterminés et l'ordre public.

59. Sauf disposition contraire, l'analyse ci-dessous suit l'ordre des parties, annexes, chapitres et titres successifs des trois documents susmentionnés.

L'absence de remarques sur un certain point signifie que la CREG ne s'y oppose pas aujourd'hui, mais n'implique en aucun cas une approbation préalable de ce point s'il devait être soumis de façon identique à un moment ultérieur pour la même activité, et ce, en application des articles 29, 77 et 82 du code de bonne conduite.

60. Si certains éléments de la proposition porte sur un thème global, la CREG discutera de ces éléments en commun et non point par point, le cas échéant.

3.2. LE RÈGLEMENT D'ACCÈS POUR LE GNL MODIFIÉ POUR LE TERMINAL GNL DE ZEEBRUGES

3.2.1. Généralités

61. Conformément aux dispositions de l'article 29, §1^{er}, du code de bonne conduite, les gestionnaires établissent, pour leurs activités respectives de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL, un règlement d'accès qui, de même que ses éventuelles modifications, est soumis à l'approbation de la Commission, en application de l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6°, de la loi gaz.

62. Conformément aux dispositions de l'article 29, §2, et sans préjudice, respectivement, des articles 111, 170 et 202, les règlements d'accès comportent :

- 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 de transport, sur la base des principes de base prévus au chapitre 3, sections 1re et 2 ;*
- 2° les règles relatives au déroulement de la procédure d'open season sur la base des principes de base stipulés à la section 1.2 du présent chapitre.*
- 3° les règles d'allocation sur la base des principes de base déterminés à la section 1.3 du présent chapitre, en ce compris les règles de priorité applicables ;*
- 4° les règles relatives à la gestion de la congestion fondées sur les principes de base déterminés à la section 1.4 du présent chapitre ;*
- 5° les règles relatives à l'organisation et au fonctionnement du marché secondaire fondées sur les principes de base déterminés à la section 1.5 du présent chapitre.*
- 6° le plan de gestion des incidents.*

63. Conformément aux dispositions de l'article 29, § 3, la proposition de règlement d'accès ainsi que les propositions de modifications de celui-ci sont établies par les gestionnaires respectifs après consultation par ces derniers des utilisateurs du réseau dans le cadre de la structure de concertation visée à l'article 108.

64. Conformément aux dispositions de l'article 29, § 4, les gestionnaires publient les règlements d'accès approuvés et leurs modifications approuvées, conformément à l'article 107, et les communiquent dans un souci d'exhaustivité aux parties avec lesquelles ils ont conclu un contrat de transport. Les règlements d'accès approuvés et les modifications approuvées ne sortiront d'effet qu'à la date de leur entrée en vigueur déterminée par la Commission en application de l'article 107.

65. La CREG constate que le règlement modifié d'accès pour le GNL contient tous les services proposés par la S.A. Fluxys LNG (à l'exception des règles opérationnelles pour les services de chargement de camions). Cela signifie que le règlement d'accès s'applique à tous les services susmentionnés.

3.2.2. Règlement d'accès pour le GNL

Objectif et champ d'application

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

Services GNL

67. Le chapitre 2 comporte la description des services GNL, l'allocation des services GNL sur le marché primaire et le fonctionnement du marché secondaire.

68. En ce qui concerne la description des services GNL, le but principal du terminal de GNL est d'accueillir des méthaniers et de procéder au déchargement, de stocker temporairement le GNL et de regazéifier. À cette fin, il y a moyen de souscrire à des « slots » (paquet comprenant un droit d'accostage, un stockage de base et une capacité d'émission de base) avec éventuellement de la capacité de stockage additionnelle et de la capacité d'émission additionnelle. La CREG n'a pas de remarque à ce sujet.

69. Il est en outre possible de réserver des droits d'accostage et des droits d'accostage additionnels afin de charger ou décharger un méthanier (et ce via les services GNL). La CREG n'a pas de remarque à ce sujet.

70. Il est également possible de réserver des droits d'accostage pour le transbordement afin d'accoster un méthanier, de le décharger et de le charger et, selon le cas, dans le cadre de la fourniture de services de transbordement de GNL, de faire exécuter des services de gazéification et/ou de refroidissement sur le terminal GNL à marée basse. La référence aux services de transbordement de GNL avant la mise en service de la phase 2 de la capacité terminale étendue est supprimée. La CREG n'a pas de remarque à ce sujet.

71. La CREG constate que des services liés au droit d'accostage distinct sont ajoutés à la place du droit d'accostage à petite échelle. Le titulaire d'un droit d'accostage distinct a le droit de faire accepter un méthanier par l'opérateur du terminal et d'accoster ce méthanier dans le terminal GNL pour la fourniture de services de relivraison de GNL ou de services de livraison de GNL liés par cet opérateur de terminal pour ce méthanier à une marée autorisée selon les règles de navigation applicables au port et conformément au présent règlement d'accès pour le GNL. La CREG est d'accord avec la modification proposée.

72. Une capacité d'émission distincte est également ajoutée. La capacité d'émission distincte signifie la quantité de capacité d'émission dégroupée que l'affréteur peut utiliser, exprimée en GWh/heure

(mais à l'exclusion de la capacité d'émission journalière). La CREG marque accord sur la modification proposée.

73. Des services de livraison de GNL sont ajoutés. Les services de livraison de GNL désignent le service consistant au déchargement d'un méthanier par l'opérateur du terminal dans le terminal de GNL conformément aux dispositions du présent règlement d'accès pour le GNL. Pour éviter les erreurs, le service de livraison de GNL ne contient aucune capacité de stockage. L'opérateur du terminal fournit les services de livraison de GNL à l'affréteur à condition que l'affréteur dispose d'un droit d'accostage distinct. La CREG marque accord sur la modification proposée.

74. Cette liste est suivie des règles d'allocation applicables à la souscription de services GNL sur le marché primaire et ensuite des règles applicables au marché secondaire.

75. L'allocation de services GNL sur le marché primaire établit une différence entre la capacité à long terme et la capacité à court terme.

76. Dans tous les articles concernant les règles d'allocation applicables, les mots « Droit d'accostage à petite échelle » sont remplacés par « Droit d'accostage distinct » et les mots « Capacité distincte » sont ajoutés. La CREG marque accord sur ce point.

77. En ce qui concerne le marché primaire, les capacités à long terme sont proposées sur la base de la fenêtre de souscription ou d'open season pour des capacités pour lesquelles une décision d'investissement doit encore être prise. Si de la capacité à long terme est encore disponible à la fin d'une fenêtre de souscription ou d'une open season déterminé, ces services seront alloués sur une base « First committed/First served ».

La CREG constate que les open seasons auront lieu conformément au code de bonne conduite et précise que cela est conforme à la section 1.2 du code de bonne conduite précité.

78. Concernant les services GNL, l'opérateur du terminal fournit les services GNL à l'affréteur à condition que l'affréteur dispose d'un droit d'accostage supplémentaire ou d'un droit d'accostage distinct (ou d'un droit d'accostage le cas échéant). La CREG marque accord sur ce point.

79. Les droits d'accostage distincts qui n'ont pas été alloués dans le cadre d'une procédure de capacités à long terme ou qui ont été identifiés comme disponibles en vertu de l'AC 3.1 sont alloués sur la base du « first committed/first served » à partir de la date de publication sur le site Web de l'opérateur du terminal. La CREG marque accord sur ce point.

Procédures

80. Le chapitre 3 comporte les procédures à suivre sur le plan des services GNL, conformément à l'article 202 du code de bonne conduite. Les droits d'accostage à petite échelle souscrits sont remplacés par des droits d'accostage distincts souscrits à la section 3.1.1 relative à la planification. La CREG marque accord sur ce point.

81. Dans ce contexte, la section 3.1.1.7 « Droits d'accostage à petite échelle souscrits » est également remplacée par « Droits d'accostage distincts souscrits ». La section 3.1.1.7 établit la procédure de planification des droits d'accostage distincts souscrits de l'affréteur et des autres affréteurs. La CREG marque accord sur ce point.

82. Dans la section 3.1.1.7, le texte suivant est ajouté : « Si l'affréteur n'a pas une capacité de stockage suffisante pour le GNL, l'affréteur confirme alors que l'acceptation du déchargement du méthanier nominé est basée sur une prévision des capacités de stockage disponibles et de la capacité d'émission disponible par l'opérateur du terminal selon l'opération de déchargement prévue. Dans ce cas,

cette acceptation peut être révoquée jusqu'à 24 heures avant l'ETA désignée et le droit d'accostage distinct peut être reporté ou annulé. » La CREG n'a pas de remarque à ce sujet.

83. Sous la section 3.1.4. « Arrivée et départ des méthaniers » est ajouté que « En cas d'opération de déchargement liée aux services de livraison de GNL, la demande de services de livraison de GNL doit être reçue par l'opérateur du terminal au moins 5 jours et pas plus de 3 mois avant l'arrivée prévue du méthanier de l'affréteur ». La CREG marque accord sur ce point.

84. La priorité d'accostage est en outre déterminée conformément aux dispositions de l'AC 3.1.4.3 dans lesquelles les mots « droit d'accostage à petite échelle » sont remplacés par les mots « droit d'accostage distinct ». La CREG marque accord sur ce point.

85. C'est également le cas pour la section 3.1.4.4 Opérations GNL. La CREG n'a pas de remarque à ce sujet.

86. Dans la section 3.1.4.5 Période d'accostage, il est ajouté que « Pour la réception des services de livraison de GNL d'un méthanier, la période d'accostage autorisée sera la plus petite valeur de :

- i. Dix (10) heures plus le temps obtenu en divisant le méthanier nommé par le débit de déchargement alors applicable, le cas échéant ; et
- ii. le temps nécessaire pour achever les services de livraison de GNL tel que raisonnablement déterminé par l'opérateur du terminal et signalé à l'affréteur avant le début de cette activité, en tenant compte de toutes les restrictions découlant du RBS. »

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

87. Les mots « droit d'accostage à petite échelle » sont remplacés par les mots « droit d'accostage distinct » à la section 3.1.5.2 Retard à l'arrivée. La CREG marque son accord sur ce point.

Règles opérationnelles (article 202, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°, 16°, 17° du code de bonne conduite)

88. Pour le calcul du gaz en stock de l'affréteur de transbordement (section 3.1.6.2), les quantités de gaz naturel sont fournies en plus des quantités de TBOG par l'opérateur du terminal au point de relivraison, ou à tout autre point convenu entre l'opérateur du terminal et l'affréteur de transbordement et les quantités de gaz naturel, le cas échéant, correspondant aux FGm, conformément à 3.1.6.1.2, applicables aux quantités de gaz naturel ajoutées en tant que quantités à déduire du total. La CREG n'a pas de remarque à ce sujet.

89. Le chapitre 3.9 décrit les règles opérationnelles pour le chargement d'un méthanier.

90. En fonction des conditions générales du contrat GNL et du règlement d'accès pour le GNL, l'opérateur du terminal charge un méthanier en vertu d'un droit d'accostage supplémentaire ou d'un droit d'accostage distinct (ou d'un droit d'accostage le cas échéant) ou d'un droit d'accostage de transbordement et/ou offre des services de refroidissement et/ou services de gazéification à l'affréteur ou à l'affréteur de transbordement, à condition que « l'affréteur dispose d'un droit d'accostage supplémentaire ou d'un droit d'accostage distinct (ou d'un droit d'accostage le cas échéant), ou dans le cas d'un affréteur de transbordement, que l'affréteur de transbordement dispose d'un droit d'accostage de transbordement. En outre, dans cette disposition, la référence au « droit d'accostage à petite échelle » est remplacée trois fois par « droit d'accostage distinct ». Il reflète la possibilité pour un utilisateur de terminal d'utiliser un droit d'accostage distinct. La CREG marque accord sur ce point.

91. Dans la section 4.3.9 « Législation sur la protection de la vie privée », une référence au règlement général sur la protection des données (RGPD) 2016/679 est ajoutée, dans le cadre des dispositions légales sur la protection des données personnelles. Cet ajout remplace une disposition générale dans laquelle « la personne concernée a consenti sans ambiguïté à transférer ses données personnelles vers des pays en dehors de l'Espace économique européen qui ne peuvent disposer de lois de protection des données aussi bien développées que le droit européen ». Pour plus d'informations, un lien vers le site Web de Fluxys est inclus. La CREG marque accord sur ce point.

Glossaire des définitions

92. Une définition de « demande de services de livraison de GNL » est introduite en tant que notification à envoyer par l'affréteur à l'opérateur du terminal, conformément à l'AC 3.1.4. La CREG marque accord sur ce point.

93. La définition de « droit d'accostage distinct » est introduite comme étant le droit d'accoster un méthanier sur la jetée est ou sur la jetée ouest afin de recevoir des services de relivraison de GNL ou des services de livraison de GNL dans le terminal de GNL lié par une marée, comme le permettent les règles de navigation applicables dans le port, conformément au règlement d'accès pour le GNL. La CREG marque accord sur ce point.

94. La définition de « capacité d'émission distincte » est introduite comme contenant la signification donnée dans l'AC 2.1.12. La CREG marque accord sur ce point.

95. Dans la définition « Autre affréteur », les mots Droit d'accostage à petite échelle sont remplacés par les mots Droit d'accostage distinct. La référence à la capacité d'émission distincte est également ajoutée. La CREG marque accord sur ce point.

96. Au lieu de la définition de « droit d'accostage à petite échelle planifié », la définition de « droit d'accostage distinct planifié » est présentée comme étant un droit d'accostage distinct qui a été alloué et planifié conformément au RBS et une telle planification fait référence à une marée spécifique pour ce droit d'accostage à petite échelle distinct. La CREG marque accord sur ce point.

97. La définition de « Coûts des services de chargement SSBR » est remplacée par la définition de « Coûts des services de chargement SABR » en tant que coûts dus pour les services de chargement, à condition que l'affréteur dispose d'un droit d'accostage distinct (ou d'un droit d'accostage le cas échéant), conformément au tarif régulé. La CREG marque accord sur ce point.

98. Dans la définition « Services de chargement », les mots droit d'accostage à petite échelle sont remplacés par les mots droit d'accostage distinct. La CREG marque accord sur ce point.

99. La définition de « services de livraison de GNL » est introduite comme étant les services GNL consistant en le déchargement d'un méthanier conformément au LTA au point de livraison, après la réception d'une demande de services de livraison de GNL. La CREG marque son accord sur ce point.

100. La définition de « Contrat pour services GNL ou LSA » est présentée comme étant le contrat approuvé par le régulateur en vertu duquel les services GNL, en particulier les slots, sont souscrits et utilisés par l'affréteur. La CREG marque accord sur ce point.

101. Dans la définition « Contrat de terminal GNL ou LTA », les mots services de relivraison de GNL sont remplacés par les mots services GNL. La CREG marque accord sur ce point.

102. Au lieu de la définition de « droit d'accostage à petite échelle souscrit », la définition de « droit d'accostage distinct souscrit » est introduite comme étant un droit d'accostage distinct contractuellement établi en vertu d'un LTA, spécifiant le nombre de droits d'accostage distincts souscrits par année contractuelle dans le formulaire de confirmation de services. La CREG marque accord sur ce point.

103. Dans la définition de « affréteur de transbordement », une erreur matérielle est corrigée (remplacer le mot « contrat » par « contrat de transbordement ») et le texte suivant est ajouté « (LTSA) ». Il s'agit d'une précision et la CREG marque accord sur ce point.

104. Dans la définition « Capacité d'émission », les mots « la capacité d'émission distincte » sont ajoutés. La CREG marque accord sur ce point.

105. Dans la définition « Fenêtre », les mots Droit d'accostage à petite échelle sont remplacés par les mots Droit d'accostage distinct. La CREG marque accord sur ce point.

3.3. LE CONTRAT DE TERMINALLING GNL MODIFIÉ POUR LES SERVICES GNL

3.3.1. Généralités

107. Le contrat de terminalling GNL pour les services GNL relève de la réglementation de l'art. 77 et suivants du code de bonne conduite. Il ne doit pas entraver le commerce du gaz naturel et doit favoriser le commerce des services de transport. Le contenu minimal du contrat standard est décrit plus en détail aux articles 109, 169 et 201 du code de bonne conduite.

108. La CREG doit approuver le contrat standard et toute modification de celui-ci conformément à l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6° de la loi gaz. Une exigence est que les modifications soient identiques pour l'ensemble des contrats standard applicables et qu'elles prennent toutes effet le même jour civil (art. 78 du code de bonne conduite). Cette disposition prévoit en outre que les modifications doivent entrer en vigueur dans un délai raisonnable, compte tenu de leur portée et des impératifs liés à la fiabilité, à la sécurité et à l'efficacité du réseau de transport.

3.3.2. Contrat de terminalling GNL pour les services GNL

109. La proposition de LTA modifiée comprend trois parties, à savoir : a) le corpus, b) l'annexe A : « confirmation (des) services pour les services GNL » et c) annexe B : « conditions générales pour les services GNL ».

110. Les mots « pour les services de relivraison de GNL » sont remplacés par « pour les services GNL » dans le titre et dans le titre des annexes A et B, mais également dans l'ensemble du contrat. La CREG n'a pas de remarque à ce sujet.

Corpus

111. Dans la section 2 « Champ d'application du présent contrat, un article 2.5 « Relation avec d'autres documents réglementés » qui stipule que « lorsque les services fournis par l'opérateur du terminal ne sont pas réservés par le biais d'un service de confirmation en référence à un contrat régissant ces services, ces services relèveront des conditions du présent Contrat de Terminalling GNL ». Il s'agit d'une précision et la CREG marque accord sur ce point.

112. Sous l'art. 3.1 « Prolongement des services GNL », une référence aux services GNL est introduite pour remplacer une référence aux services de relivraison, et plus précisément aux droits d'accostage supplémentaires ou aux droits d'accostage à petite échelle. Il s'agit d'une précision et la CREG marque accord sur ce point.

Annexe A « Confirmation (des) services pour services GNL »

113. L'annexe A est une feuille vierge.

114. L'article 202, 1° du code de bonne conduite précise que le règlement d'accès contient le formulaire type de services. Dans le règlement d'accès pour le GNL, la définition 29 mentionne : « Le formulaire de confirmation de services (tel que publié sur le site Web de l'opérateur du terminal) est le formulaire dûment complété par l'utilisateur du terminal et accepté par l'opérateur du terminal, conformément au règlement d'accès pour le GNL ».

115. La CREG constate que le chapitre 4 du règlement modifié d'accès pour le GNL reprend :

FORMULAIRE DE CONFIRMATION DES SERVICES :

- Formulaire de demande de services pour la conclusion d'un contrat (SRFC)
- Formulaire de confirmation de services pour la conclusion d'un contrat (SCFC)
- Formulaire de demande de services de cession (SRFA)
- Formulaire de confirmation de services de cession (SCFA)
- Formulaire de demande de services de cession par l'opérateur du terminal (SRFATO)
- Formulaire de confirmation de services de cession par l'opérateur du terminal (SCFATO)

116. En d'autres termes, la S.A. Fluxys LNG utilisera ces formulaires de confirmation dans le cadre du contrat standard de terminal GNL pour les services GNL (LTA)

Annexe B « Conditions générales pour services GNL »

117. Sous la section 2.2 « Limitations de l'obligation de l'opérateur du terminal », un art. 2.2.1 est introduit. Cet article stipule que l'opérateur du terminal ne sera à aucun moment obligé de refournir à l'affrètement une quantité de gaz naturel au point de relivraison qui soit supérieure à la quantité de gaz naturel dont dispose l'affrètement, et ce, à un débit qui dépasse la capacité d'émission de l'affrètement.

118. Un article 3 « Réserve, risque et droit de propriété » est introduit. Cela met cette disposition en conformité avec l'article 2 du LSA. La CREG marque accord sur ce point.

119. Les articles 4.1.1 à 4.1.5 inclus sont insérés dans la section 4.1 « Spécifications ». Cette insertion est conforme aux dispositions sur les exigences de qualité du contrat de services GNL et la CREG marque accord sur ce point.

120. La section 4.2 « Non-conformité due à l'affrètement » est insérée au chapitre 4 « Qualité ». Cette insertion est conforme aux dispositions sur les exigences de qualité du contrat de services GNL et la CREG marque accord sur ce point.

121. Une section 4.3 « Non-conformité due à l'opérateur du terminal » est insérée dans le chapitre 4 « Qualité ». Cette insertion est conforme aux dispositions sur les exigences de qualité du contrat de services GNL et la CREG marque accord sur ce point.

122. Au chapitre 5 « Mesurage et tests », des références aux points de relivraison ont été ajoutées, ainsi que le remplacement du mot « chargé » par les mots « déchargé et chargé » ou « déchargé ou chargé » (selon la situation). Considérant que le contrat de terminalling de GNL sera également utilisé pour définir les droits d'accostage distincts, la CREG marque accord sur ce point.

123. Dans le titre du chapitre 7, le mot norme de performance est ajouté et un paragraphe est ajouté dans lequel l'opérateur du terminal et l'affrètement agissent et font en sorte que leurs employés, agents, entrepreneurs et sous-traitants respectifs agissent conformément aux normes d'un opérateur prudent et raisonnable. La CREG marque accord sur ce point.

124. À l'article 8.1.3 de la section 8.1 « Tarif », les mots « ou d'autres surcharges telles que les taxes sur le CO2 » sont ajoutés. Ceci est conforme au contrat de services GNL (LSA) et la CREG marque accord sur ce point.

125. Et l'article 9.1.6 de la section 9.1 « Dépôt de facture » est ajouté. Cet article prévoit que chaque Partie a le droit de compenser tout montant dû par l'autre Partie avec le montant à payer à l'autre

Partie en vertu de ce LTA, dans la mesure où ces montants sont exigibles, déterminés et incontestés. Ceci est conforme au contrat de services GNL (LSA) et la CREG marque accord sur ce point.

126. Dans la section 10.1.1 de la section 10.0 « Exigences de solvabilité », les notations de crédit sont ajustées de Standard & Poor's Fitch A- à BBB+ et de Moody's de A3 à Baa1. Ce sont les mêmes notations de crédit que dans les autres contrats de la S.A. Fluxys LNG et la CREG marque accord sur ce point.

127. Sous la section 10.2 « Garantie bancaire financière », le montant est porté à un montant égal aux coûts de capacité de l'affrètement pour les deux (2) prochains mois, avec un minimum de cent mille euros (100 000 euros). Toutefois, ce montant sera arrondi par le haut au premier millier d'euros (1 000 euros). Ceci est conforme au contrat de services GNL (LSA) et la CREG marque accord sur ce point.

128. Sous la section « Garanties de l'affrètement » est ajouté que l'affrètement garantit à l'opérateur du terminal qu'il « a la propriété et/ou tous les droits sur le GNL qu'il a déchargé au point de livraison du terminal de GNL et que ce GNL est exempt de toutes réclamations ou charges ». La CREG n'a pas de remarque à ce sujet.

129. Sous l'article 12.1.5 « Demurrage-Boil-Off », un texte est ajouté spécifiant qu'« Aucune des Parties ne sera responsable du paiement du Demurrage Rate à l'autre dans la mesure où un tiers est à l'origine du dépassement de la période autorisée d'accostage. Il s'agit du même texte que dans le contrat de services GNL (LSA) et la CREG marque accord sur ce point.

130. La section sur les autres affrètement et autres utilisateurs est complètement supprimée. Cette disposition ne figure pas non plus dans le LSA. La CREG n'a pas de remarques sur ce point.

131. Au chapitre 13 « Force majeure », la section 13.1 « Cas de force majeure » modifie les décisions d'une agence gouvernementale. Il s'agit désormais des décisions d'une agence gouvernementale en Belgique ou dans l'Union européenne. Il s'agit d'une précision et la CREG marque accord sur ce point.

132. Dans le cadre de la notification et de la reprise de prestations normales (section 13.2), la référence à l'article 13.2.1 (d) n'est plus faite au nombre de droit(s) d'accostage supplémentaire(s) ou de droit(s) d'accostage à petite échelle (ou droit(s) d'accostage le cas échéant), mais aux services GNL. Il s'agit d'une précision et la CREG marque accord sur ce point.

133. Par ailleurs, il est précisé à l'article 13.2.1 qu'en cas de force majeure, l'opérateur du terminal informe l'affrètement de la reprise partielle ou totale de l'exécution des services GNL. Il s'agit d'une correction et la CREG marque accord sur ce point.

134. Le titre du chapitre 16 comprend également les cas d'absentéisme et une section 16.2 « Cas d'absentéisme » est ajoutée. À la lumière de la disposition similaire de l'article 16.2 LSA, la CREG marque accord.

135. Sous le chapitre 22 « Informations », le texte suivant est complètement supprimé : « Le non-respect de cette GC 21 constituera une violation substantielle des obligations de l'opérateur du terminal/de l'affrètement en vertu du présent LTA. Le non-respect des obligations d'information d'une Partie sera passible de sanctions pénales, le cas échéant, conformément au code de bonne conduite ». Cela met la disposition en conformité avec le LSA sans préjudice des responsabilités pénales. La CREG marque accord sur cette modification.

3.4. LE PROGRAMME DE TERMINALLING DE GNL MODIFIÉ

136. Sur la base et conformément aux articles 81, 82 et 203 du code de bonne conduite, la S.A. Fluxys LNG a modifié son programme GNL et l'a soumis à l'approbation de la CREG.

137. 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 supplémentaire, l'émission de base totale, l'émission supplémentaire, les services d'émission distincts, le nombre total de droits d'accostage supplémentaires, 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'amarrage pour le transbordement et le stockage de transbordement. La CREG estime que les figures utilisées fournissent un bon aperçu du modèle de terminalling de GNL et que cette description répond à l'exigence posée à l'article 203, 1° du code de bonne conduite.

138. 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 supplémentaire, le droit d'accostage distinct, les services de livraison de GNL (opération de chargement d'un navire), le service de livraison 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. Le service suivant est ajouté : « Capacité d'émission distincte » (le droit d'émettre du GNL regazéifié qui n'est pas lié à un slot, mais à l'exception de la capacité d'émission journalière). Pour la CREG, cela répond aux exigences posées à l'article 203, 2° et 4° du code de bonne conduite.

139. Les règles, conditions et procédures pour 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 203, 5°, ii) et iii) du code de bonne conduite.

140. 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 203, 5°, iii) du code de bonne conduite.

La CREG souligne que lors de l'introduction des nouveaux services GNL et/ou du lancement d'une nouvelle période régulatoire, 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 aux articles 81, 82 et 203 du code de bonne conduite.

4. CONCLUSION

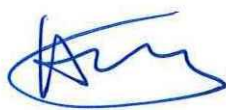
141. En application de l'article 15/14, § 2, 6° de la loi gaz et des articles 29, 77, 81, 201, 202 et 203 du code de bonne conduite, au vu de l'analyse qui précède et notamment de la consultation préalable du marché par la S.A. Fluxys LNG comme indiqué dans les antécédents de la partie II de la présente décision, ainsi que lors de l'examen des conditions principales pour les installations GNL de la partie III de la présente décision, la CREG décide des demandes suivantes :

- la demande d'approbation par la CREG du règlement d'accès pour le GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebruges ;
- la demande d'approbation par la CREG du contrat de terminalling GNL modifié pour les services GNL (anciennement les services de relivraison de GNL) ;
- la demande d'approbation par la CREG du programme de terminalling de GNL modifié;

tel que soumis à la CREG par courriel le 11 juin 2020.

142. Les présentes conditions principales approuvées par la CREG pour les installations GNL, à savoir le règlement d'accès pour le GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebruges, le contrat de terminalling GNL modifié pour les services GNL, le programme de terminalling de GNL modifié, entreront en vigueur conformément à l'article 107 du code de bonne conduite à compter de la date à laquelle la CREG approuve les conditions principales approuvées pour les installations GNL dans leur intégralité. Elles sont opposables aux utilisateurs du réseau dès la date de leur communication sur le site Internet de la S.A. Fluxys LNG. La S.A. Fluxys LNG communique la date de la publication à la CREG.

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



Andreas TIREZ
Directeur



Koen LOCQUET
Président f.f. du Comité de direction