CREG

Commission de Régulation
de l'Électricité et du Gaz

Décision

(B)2218
1er avril 2021

Décision relative à la demande d'approbation du règlement d'accès modifié pour le chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge

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

Version non confidentielle

CREG – rue de l'Industrie 26-38, 1040 Bruxelles, Belgique
T +32 2 289 76 11 – F + 32 2 289 76 09 – info@creg.be – www.creg.be

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES 2
INTRODUCTION 3
1. CADRE LEGAL 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 de GNL 7
1.5. Les critères d'approbation des conditions principales pour les installations de GNL 9
2. ANTECEDENTS 13
2.1. Généralités 13
2.2. Proposition d'approbation du règlement d'accès modifié pour le chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge 14
2.3. Consultation 14
2.4. Entrée en vigueur du règlement d'accès modifié pour le chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge 16
3. ANALYSE DE LA PROPOSITION 17
3.1. Généralités 17
3.2. Règlement d'accès modifié pour le chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge 17
3.2.1. Généralités 17
3.2.2. Règlement d'accès pour le chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge 18
4. CONCLUSION 20

INTRODUCTION

Sur la base de l'article 15/14, § 2, deuxième alinéa, 6° de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (ci-après : la loi gaz) et des articles 2, §1er, 2° et 201 de l'arrêté royal du 23 décembre 2010 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux 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 (ci-après : le code de bonne conduite), la COMMISSION DE RÉGULATION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ (CREG) examine ci-dessous le règlement d'accès modifié pour le chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge.

La demande d'approbation des conditions principales modifiées pour le GNL a été introduite par la SA Fluxys LNG par e-mail à la CREG le 15 mars 2021 sous la forme d'un document, à savoir :

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

La lettre de demande de Fluxys LNG indique que le document précité a fait l'objet d'une consultation publique du 13 janvier 2021 au 2 février 2021. Le rapport de consultation numéro 49, qui fournit un aperçu du document consulté et des remarques reçues, a été versé à la demande du 15 mars 2021.

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

La présente décision a été approuvée par le comité de direction de la CREG au cours de sa réunion du 1er avril 2021.

1. CADRE LEGAL

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 gaz[1] :

- 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 (CE) n° 715/2009 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 (ci-après : le 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 de GNL), 17 (principes des mécanismes d'attribution des capacités et procédures de gestion de la congestion en ce qui concerne les installations de GNL), 19 (exigences de transparence en ce qui concerne les installations de 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. En outre, l'article 41.6 de la troisième directive gaz prévoit que les autorités de régulation se chargent de fixer ou d'approuver, suffisamment à l'avance avant leur entrée en vigueur, au moins les méthodes utilisées pour calculer ou établir :

- les conditions d'accès aux installations de GNL ;
- les conditions de la prestation de services d'équilibrage qui sont assurés de la manière la plus économique possible et qui 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'attribution 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 prévoit 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 15/5*decies*, et pour en contrôler l'application par les entreprises de transport et dans leurs réseaux respectifs.

6. Les conditions principales sont définies à l'article 1, 51°, de la loi gaz comme suit : « 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 des gestionnaires ou par une même entreprise de transport, à l'exclusion des installations en amont et des conduites directes (article 1er, 10° de la loi gaz). On entend par installations de transport : « toutes canalisations, y compris les conduites directes et les installations en amont, et tous les moyens de stockage, installations de GNL, bâtiments, machines et appareils accessoires destinés ou utilisés à l'une des fins énumérées à l'article 2, § 1er » (article 1er, 8° de la loi gaz).

8. Il peut être déduit de ce qui précède que la CREG dispose de la compétence d'approuver les conditions principales pour les installations de GNL de la SA Fluxys LNG.

9. En outre, l'article 15/1, §1, 6° et 7° de la loi gaz est important, dans la mesure où tant la S.A. Fluxys Belgium et en l'espèce la S.A. Fluxys LNG que les utilisateurs du réseau sont tenus de se fournir mutuellement toutes les informations afin d'assurer le fonctionnement sûr et efficace des réseaux interconnectés ainsi que l'accès au réseau.

10. En application de l'article 15/5*undecies*, § 1er 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 de GNL. L'arrêté royal du 4 avril 2003 a récemment été modifié sur proposition de la CREG[2] par l'arrêté royal du 23 décembre 20103 relatif au code de bonne conduite en matière d'accès aux réseaux 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 augmenter 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 de réseau. Toute modification doit être approuvée par la CREG (article 107 du code de bonne conduite).

[2] Proposition 090716-CDC-882
[3] M.B. du 05.01.2011

13. Les contrats standard constituent donc le "ticket d'accès" au réseau de transport. Le contrat GNL standard comporte de manière détaillée les éléments énumérés à l'article 201, §1er.

14. L'article 79 du code de bonne 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 cessation du contrat standard de transport de gaz naturel, de stockage et de GNL conclu avec le gestionnaire.

15. L'article 29, § 1er 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 de GNL, toutes les règles et procédures opérationnelles relatives à l'accès et à la souscription de services de GNL, les règles et procédures pour l'arrivée, le déchargement, le temps d'arrimage à l'installation de GNL et le départ des méthaniers GNL de celle-ci, 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 d'entretien, 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 de GNL comporte une description d'utilisation facile du modèle de transport et constitue en premier lieu le catalogue des services de GNL proposés par le gestionnaire de GNL. En outre, il décrit la manière dont les services de GNL peuvent être réservés sur le marché primaire, y compris la procédure pour la souscription électronique de services de 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 de GNL doivent être soumis à l'approbation de la CREG par le gestionnaire du GNL. Ces documents clés ont été établis après consultation des acteurs de marché concernés. A 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. A 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 ne peuvent donc pas fusionner.

22. Une décision d'approbation a également 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 DE GNL

23. La CREG considère que le droit d'accès aux réseaux de transport, dont les installations de 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 constitue en effet l'un des piliers de base indispensables de la libéralisation du marché du gaz naturel[4]. Il est essentiel que les clients finals et les fournisseurs de ceux-ci 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 finals de choisir effectivement leur fournisseur de gaz. En effet, la quasi-totalité des molécules de gaz naturel importées et utilisées ou réexportées passent 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 de transport de gaz naturel historique, qui était également active sur le marché de la fourniture de gaz naturel. Pourtant, en tant qu'unique fournisseur, cette entreprise bénéficiait *de facto* d'un accès aux réseaux de transport. Le fait que les tiers n'eussent pas accès aux réseaux de transport résultait simplement du fait que cette entreprise de transport de gaz naturel fut 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 finals 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.

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,

[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.

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 mettre en œuvre 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 régit l'accès aux réseaux de transport. Par le code de bonne conduite, le législateur vise à éviter toute discrimination entre utilisateurs du réseau basée sur diverses raisons techniques non pertinentes, qui sont difficilement réfutables, voire irréfutables par les utilisateurs du réseau en raison de leur manque de connaissances spécialisées nécessaires en matière de gestion de réseaux de transport, ainsi qu'à 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 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 partant, 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'elle 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 est donc d'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 aux réseaux 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 DE 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 de 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 de GNL.

33. Conformément à l'article 201, §1er du code de bonne conduite, le contrat standard de GNL contient en tout cas 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 de 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 de GNL et des utilisateurs du terminal ;
- 8° les dispositions relatives à la mesure 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 relatifs à la gestion opérationnelle et à l'entretien de l'installation GNL ;
  13° l'impact des situations d'urgence et des cas de force majeure sur les droits et obligations des parties ;
  14° l'impact des règles relatives à la gestion de la congestion sur les droits et obligations des parties ;
  15° les dispositions relatives à la négociabilité et à la cession de 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 de GNL ;
- 20° le régime de résolution de conflits;
- 21° le droit applicable.

34. L'article 201 du code de bonne conduite prévoit par ailleurs :

- § 2. Le gestionnaire de l'installation de GNL peut établir des contrats standard de GNL séparés :
  1° pour la souscription des services à long terme conclus 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 de services type;
- 2° les règles et procédures opérationnelles pour l'utilisation des services GNL alloués;
- 3° les règles et procédures applicables 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 de 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 GNL 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 mensuelle 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 la mesure 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 de 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 des règles d'allocation de capacité, visées dans le règlement d'accès pour le GNL;
    - des règles, conditions et procédures pour la souscription de services de GNL sur le marché primaire, en ce compris la procédure pour la souscription par voie électronique de services de 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 pour le calcul du gaz naturel en stock (en énergie et en volume) et de la consommation propre de gaz naturel du gestionnaire de l'installation de 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 de GNL et partant, 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. En sa qualité d'autorité administrative, la CREG a pour mission, outre le contrôle de légalité, de défendre 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 public est un concept large. Certains éléments peuvent être fixés par la réglementation, par exemple lorsque l'auteur du code de bonne conduite demande que les contrats standard n'entravent pas les échanges de gaz naturel et facilitent les échanges de 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 ce qu'un juste équilibre soit trouvé dans la relation entre le gestionnaire GNL et l'utilisateur GNL. Cette relation, bien que partiellement contractuelle, n'est pas le fruit de négociations, mais constitue un contrat d'adhésion dans le chef de l'utilisateur de GNL.

1.5.1.1.1. La législation spécifique au secteur

40. La législation sectorielle surveillée par la CREG comprend le droit d'accès aux réseaux de transport et la régulation des tarifs, tous deux d'ordre public (voir ci-dessus).

41. Sans préjudice du caractère d'ordre public de la régulation des tarifs en ce qui concerne l'installation de 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 à infliger des amendes administratives après avoir constaté une infraction aux règles de droit propres au secteur (article 20/2 de la loi gaz). En vertu de 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 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 d'installations de GNL :

- offrent des services de façon non discriminatoire à l’ensemble des utilisateurs du réseau répondant à la demande du marché. En particulier, lorsqu’un gestionnaire d’installation de GNL ou de stockage offre un même service à différents clients, il le fait 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, notamment les données relatives à l’utilisation et à la disponibilité des services.

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

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

Il en va de même pour les principes relatifs aux mécanismes d’attribution de capacité et aux procédures de gestion de la congestion auprès des installations de 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. ANTECEDENTS

2.1. GÉNÉRALITÉS

43. Le Terminal de GNL de Zeebrugge est entré en service en 1987. Le terminal se compose d'installations de réception, de quatre réservoirs de stockage de GNL (dont trois avec une capacité utile de 80.000 m³ de GNL chacun et un avec 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 de 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 en 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, en particulier la première extension de capacité mise en service le 1er avril 2008, ainsi que le projet de deuxième extension de capacité.

46. Suite à la construction d'un cinquième réservoir d'une capacité de 180 000 m³ de GNL et des compresseurs y afférents, des services de transbordement de GNL ont été proposés sur le marché, puis souscrits.

47. Le code de bonne conduite prévoit trois documents régulatoires, 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 « billet d'entrée » pour chaque utilisateur du terminal de GNL à 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 de GNL décrivant dans les grandes lignes et de manière facile à utiliser et accessible les services/produits (article 203 du code de bonne conduite).

48. Le 13 janvier 2021, la SA Fluxys LNG a lancé une consultation du marché sur le règlement d'accès GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebruges. Les acteurs du marché ont pu y réagir jusqu'au 2 février 2021 au plus tard. Les principales adaptations apportées au document portent sur les actions que l'opérateur du terminal peut entreprendre lorsqu'une congestion est constatée dans la planification des opérations de chargement.

49. La SA Fluxys LNG a transmis à la CREG le rapport de consultation ainsi que la demande d'approbation du document modifié.

50. Suite à la consultation des acteurs du marché, la SA Fluxys a soumis le 15 mars 2021 à la CREG le document suivant par e-mail :

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

2.2. PROPOSITION D'APPROBATION DU RÈGLEMENT D'ACCÈS MODIFIÉ POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS GNL AU TERMINAL GNL DE ZEEBRUGGE

51. La demande d'approbation des conditions principales modifiées pour le GNL a été introduite par la SA Fluxys LNG par e-mail à la CREG le 15 mars 2021 sous la forme d'un document, à savoir :

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

2.3. CONSULTATION

52. Le 13 janvier 2021, la SA Fluxys LNG a lancé une consultation du marché (numéro 49) sur le règlement d'accès modifié pour le chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge. Les acteurs du marché ont pu y réagir jusqu'au 2 février 2021 au plus tard. Les principales adaptations apportées au document portent sur les actions que l'opérateur du terminal peut entreprendre lorsqu'une congestion est constatée dans la planification des opérations de chargement.

53. La SA Fluxys a lancé cette consultation de marché en publiant le document proposé sur son site Internet - à l'emplacement habituel pour ce type de consultations, avec un avis sur sa page d'accueil - et en envoyant directement un e-mail à tous les acteurs du marché et organisations sectorielles enregistrés.

54. La SA Fluxys LNG a transmis à la CREG le rapport de consultation numéro 49 ainsi que la demande d'approbation du document modifié. Tous les commentaires reçus sont listés dans le rapport de consultation soumis à la CREG.

55. Deux acteurs du marché ont réagi, l'un d'entre eux considérant sa réponse comme confidentielle.

56. S'agissant du *Scheduling congestion management*, un acteur du marché a demandé combien de temps à l'avance la SA Fluxys LNG a l'intention de signaler une *Scheduling Congestion Period* et de communiquer à ce sujet, et quels sont les critères pour déclarer une telle période de congestion. Selon la SA Fluxys, c'est le cas dès que l'opérateur du terminal est informé d'un tel incident, le critère principal étant l'observation ou l'attente que la demande d'heures de démarrage dépasse ou dépassera les heures de démarrage proposées.

Afin d'éviter toute ambigüité, une période *Scheduling Congestion Freeze* renvoie à la période précédant une heure de démarrage spécifique (dans une *Scheduling Congestion Period*) et, si une période déterminée est qualifiée de *Scheduling Congestion Period*, l'opérateur du terminal évaluera les possibilités de proposer des heures de démarrage supplémentaires sur la base des limites d'exploitation et d'organisation.

57. S'agissant de la révision de la planification opérationnelle, un acteur du marché a demandé combien de temps avant les heures de démarrage du slot la SA Fluxys LNG communique afin de réorganiser la planification. La SA Fluxys LNG a répondu que cela serait fait le plus vite possible après une analyse approfondie de la situation (par exemple, l'opérateur du terminal doit connaître ses restrictions opérationnelles avant de communiquer).

L'acteur du marché a également posé les questions suivantes: Pourquoi une option de reprogrammation n'est-elle proposée que dans ce cas ? Serait-ce envisageable de proposer l'option de reprogrammation afin de reprogrammer au sein de la même journée gazière tout au long de l'année ? La SA

Fluxys LNG a répondu qu'elle devait évaluer la faisabilité opérationnelle à long terme, ainsi que la demande de flexibilité du marché.

58. S'agissant de la *Scheduling Congestion Freeze Period*, l'acteur du marché a posé les questions suivantes :

- Combien de temps avant la *Scheduling Congestion Freeze Period* la *Scheduling Congestion Period* est-elle déclarée ?
- Quelle en sera la durée ?
- Que se passe-t-il si le chauffeur ne peut pas atteindre le terminal pour des raisons opérationnelles (embouteillage, problème technique) ?
- Pourquoi n'est-il pas possible de reprogrammer le slot dans la même journée gazière plutôt que de le vendre sur un « marché de seconde main » ?

La SA Fluxys LNG a fourni les réponses suivantes :

- Le début de la *Scheduling Congestion Period* est déclaré au plus tard deux (2) jours ouvrables avant le début de la *Scheduling Congestion Freeze Period* de la première heure de démarrage de la *Scheduling Congestion Period* considérée. La *Scheduling Congestion Freeze Period* ne pourra pas être plus longue que 31 jours avant les heures de démarrage de la *Scheduling Congestion Period*.
- La *Scheduling Congestion Period* durera tant que la congestion persistera dans la programmation.
- La consultation ne change rien aux pratiques actuelles concernant cette situation. La section 3.1.3 du règlement d'accès pour le chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge continue de s'y appliquer. En pratique, l'opérateur du terminal fait toujours de son mieux pour charger le camion.
- La SA Fluxys LNG offrira la possibilité de modifier l'heure de démarrage au cours de la même journée pendant la *Congestion Freeze Period* jusqu'à ce que la *Freeze Period* commence.

59. Un autre acteur du marché estime [CONFIDENTIEL]

60. Enfin, la consultation a donné lieu à deux adaptations du règlement d'accès GNL consulté.

Compte tenu de ce qui précède, la CREG estime qu'en application de l'article 40, 2° de son règlement d'ordre intérieur, elle ne doit pas organiser de consultation sur la présente décision, étant donné qu'une consultation publique a préalablement été organisée à son sujet pendant une période suffisamment longue, si bien que le marché a eu assez de temps pour réagir à la proposition. La consultation publique numéro 49, telle qu'organisée par la SA Fluxys LNG, répond aux conditions de l'article 108 du code de bonne conduite.

2.4. ENTRÉE EN VIGUEUR DU RÈGLEMENT D'ACCÈS MODIFIÉ POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS GNL AU TERMINAL GNL DE ZEEBRUGGE

61. L'article 107 du code de bonne conduite prévoit 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.

62. La CREG définit dans sa décision d'approbation la date à laquelle le document susmentionné ou les modifications apportées au document susmentionné entrent en vigueur.

63. Les conditions principales entreront en vigueur conformément aux dispositions définies dans la partie quatre de la présente décision.

3. ANALYSE DE LA PROPOSITION

3.1. GÉNÉRALITÉS

64. Ci-après, il est évalué si les conditions principales pour le GNL, sous la forme du règlement d'accès GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebrugge, le contrat de terminalling GNL modifié pour les services GNL sont conformes aux critères fixés et à l'intérêt général.

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

66. 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.

67. Si plusieurs éléments de la proposition portent sur un sujet global, la CREG discutera, le cas échéant, de ces éléments en commun et non point par point.

3.2. RÈGLEMENT D'ACCÈS MODIFIÉ POUR LE CHARGEMENT DE CAMIONS GNL AU TERMINAL GNL DE ZEEBRUGGE

3.2.1. Généralités

68. Conformément aux dispositions de l'article 29, § 1er 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.

69. 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 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

70. Conformément aux dispositions de l'article 29, § 3 du code de bonne conduite, 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.

71. 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.

72. La CREG constate que le règlement d'accès GNL modifié inclut tous les services proposés par 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 chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge

Objectif et champ d'application

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

Services GNL

74. Le chapitre 2 comporte les descriptions des services de GNL, l'attribution des services de GNL sur le marché primaire et le fonctionnement du marché secondaire.

75. La CREG n'a pas de remarques à formuler au sujet des dispositions reprises aux points 2.1 à 2.3 inclus.

Procédures

76. Le chapitre 3 comporte les procédures à suivre sur le plan des services de GNL, conformément à l'article 202 du code de bonne conduite.

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)

77. Des adaptations sont apportées à l'article 3.6.

A l'alinéa premier, le mot « contractuelle » est ajouté au mot « congestion » afin de définir de quel type de congestion il s'agit.

Un alinéa qui définit les mesures qui s'appliquent en cas de congestion ou lorsqu'une période de congestion est attendue est ajouté à l'article 3.6.

78. Le deuxième alinéa énonce ce qui suit : « L'Opérateur du Terminal, outre les dispositions déjà reprises dans l'ACTL 2.3, prendra des mesures pour remédier à la congestion lorsqu'une *Scheduling Congestion Period* est attendue ou constatée pour les services de chargement de camions GNL. En plus d'autres mesures, l'opérateur du terminal peut :

- En fonction des restrictions d'exploitation et d'organisation, revoir la planification pour créer des heures de démarrage supplémentaires. Cela peut modifier de maximum 2 heures les heures de démarrage existantes. Dès lors :

1. Si des clients ont déjà programmé des heures de démarrage durant la *Scheduling Congestion Period*, l'opérateur du terminal contactera ces clients suivant l'ordre chronologique des planifications. Ces clients pourront alors, pour chaque journée de la *Scheduling Congestion Period*, déplacer ces heures de démarrage à une heure de démarrage vacante de la même journée.

2. L'opérateur du terminal communiquera une nouvelle heure de planification pour les heures de démarrage vacantes de la *Scheduling Congestion Period*. Ces heures de démarrage seront disponibles pour tous les clients.

Définir et communiquer la *Scheduling Congestion Freeze Period* pour les heures de démarrage durant la *Scheduling Congestion Period*. Pendant la *Scheduling Congestion Freeze Period*, les clients peuvent encore uniquement adapter leur heure de démarrage au sein de la même journée jusqu'à la période de gel et ne peuvent plus annuler sans frais leur heure de démarrage. Si le client annule une heure de démarrage au sein de la *Scheduling Congestion Period*, le client perd son heure de démarrage. Toutefois, si l'heure de démarrage annulée est planifiée par un autre client, l'opérateur du terminal créditera 50 % du prix du slot au client. »

L'alinéa 3 (anciennement alinéa 2) de l'article 3.6 est modifié pour préciser que l'opérateur du terminal doit mettre en place un suivi continu de l'utilisation des capacités du service de chargement des camions GNL, en tenant compte également des dispositions de l'article 3.6.

L'article 3.6, alinéa 3 prévoit : « L'Opérateur du Terminal, outre les dispositions déjà reprises dans l'ACTL 2.3 et l'ACTL 3.6, établira mensuellement un monitoring continu vis-à-vis de la CREG concernant l'utilisation des capacités du Service de Chargement de Camion GNL (y compris par exemple le niveau de Services de Chargement de Camion GNL vendu, le niveau d'utilisation effective des Services de Chargement de Camion GNL, le nombre de demandes de Services de Chargement de Camion GNL, etc...). Sur base dudit monitoring continu, l'Opérateur du Terminal révisera, le cas échéant et au plus tard à la demande de la CREG, les procédures applicables relatives à la gestion de la congestion du Terminal de GNL et les soumettra à l'approbation de la CREG. »

La CREG marque son accord sur ce point.

Glossaire des définitions

79. La définition de « moment de planification » est modifiée comme suit : « la date à partir de laquelle l'opérateur du terminal permet la programmation des heures de démarrage pour les années contractuelles proposées dans une fenêtre de souscription ou une *open season* ou la date à partir de laquelle l'opérateur du terminal permet la programmation des heures de démarrage pendant une *Scheduling Congestion Period* ». La CREG marque son accord sur ce point.

80. Une définition de « *Scheduling Congestion Freeze Period* » est introduite comme étant « une période pendant laquelle le client ne peut plus annuler son heure de démarrage sans frais, mais sera crédité de 50% du prix du slot si l'heure de démarrage est reprogrammée par un autre client. La *Scheduling Congestion Freeze Period* ne peut pas commencer plus tôt que 31 jours avant l'heure de démarrage ». La CREG marque son accord sur ce point.

81. La « *Scheduling Congestion Period* » est définie comme suit : « une période pendant laquelle la demande d'heures de démarrage dépasse ou devrait dépasser les heures de démarrage proposées ». Une période de planification de la congestion doit être annoncée au plus tard deux (2) jours ouvrables avant le début de la *Scheduling Congestion Freeze Period* de la première heure de démarrage de la *Scheduling Congestion Period* ». La CREG marque son accord sur ce point.

82. En raison de l'insertion des deux définitions susmentionnées, la numérotation des définitions suivantes est adaptée. La CREG n'a aucune remarque à ce sujet.

4. CONCLUSION

83. 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, vu l'analyse qui précède et notamment la consultation de marché préalable 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 la demande suivante :

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

tels que soumise à la CREG par e-mail le 15 mars 2021.

84. Conformément à l'article 107 du code de bonne conduite, l'actuel règlement d'accès modifié pour le chargement de camions GNL au terminal GNL de Zeebrugge, tel qu'approuvé par la CREG, entre en vigueur à partir de la date à laquelle la CREG l'approuve. Il s'appliquera aux utilisateurs du réseau à compter de la date de sa publication sur le site web de la SA Fluxys LNG. La SA Fluxys LNG communiquera la date de publication à la CREG.

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

Andreas TIREZ
Directeur

Koen LOCQUET
Président f.f. du comité de direction