

Décision

(B)657G/19
9 juillet 2020

Décision sur la proposition tarifaire actualisée de la SA Fluxys LNG pour l'utilisation du terminal méthanier de Zeebrugge

Articles 15/5*bis*, § 7 et 15/14, § 2, 9°*bis* de la loi du 12 avril 1965
relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations

Version non-confidentielle

Erratum du 17 juillet 2020 : modification du tableau à la page 21

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	2
INTRODUCTION	3
LEXIQUE	3
1. CADRE LEGAL	4
2. ANTECEDENTS.....	4
3. CONSULTATION	5
4. ANALYSE DE LA PROPOSITION TARIFAIRE	6
4.1. Hypothèses prévisionnelles de couts et de ventes.....	6
4.1.1. Hypothèses de charges prévisionnelles.....	6
4.1.2. Année de référence	6
4.1.3. Corrections à l'année de référence	6
4.1.4. Indexation de coûts de l'année de référence jusque 2039	7
4.1.5. Augmentation des coûts liés à la nouvelle extension (<i>Expanded Terminal Capacity Phase 2</i>)	8
4.1.6. Hypothèse de coûts pour "l'après 2027"	9
4.2. Détermination de la marge équitable.....	9
4.2.1. Taux de rendement R et WACC à appliquer à la partie hors extension.....	9
4.2.2. Marge IRR appliquée aux investissements d'extension.....	10
4.2.3. RAB: actif régulé rémunéré sur base RABxWACC.....	10
4.3. Hypothèses des ventes prévisionnelles	12
4.3.1. Souscriptions à long terme des services contractés à ce jour	13
4.3.2. Ventes supplémentaires nécessaires à la couverture des coûts	13
4.4. Disparités fiscales.....	14
4.5. Modèle tarifaire	14
4.5.1. Produits et charges réalisés jusque 2019	14
4.5.2. Produits et charges budgétés sur 2018-2039	14
4.5.3. Compte d'attente IRR	14
4.5.4. Résultat du calcul tarifaire suite à l'actualisation des paramètres de calcul	15
4.6. Tarifs des services de terminalling.....	15
4.6.1. Observations générales	15
4.6.2. Indexation des tarifs	15
4.6.3. Capacité d'émission autonome	16
4.6.4. Service de Ship Unloading dans le cadre d'un Stand Alone Berthing Right (SABR)	16
4.6.5. Services de transshipment.....	16
5. RESERVE GENERALE.....	16
6. DISPOSITIF.....	17
ANNEXE 1.....	18

INTRODUCTION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) examine ci-après la proposition tarifaire actualisée datée du 11 juin 2020 de la SA Fluxys LNG (ci-après : Fluxys LNG) pour l'utilisation du terminal méthanier de Zeebrugge (ci-après : la proposition tarifaire actualisée du 11 juin 2020).

La CREG décide d'approuver:

- les nouveaux tarifs pour les services de « la capacité d'émission autonome » et du « déchargement de GNL dans le cadre d'un droit d'accostage autonome » ;
- le montant d'investissement final de la construction du 5^{ème} réservoir et des compresseurs liés aux services de *transshipment*.

Hormis l'introduction et le lexique, la présente décision comporte six parties. Le cadre légal est exposé dans la première partie. La deuxième partie reprend les antécédents. Dans la troisième partie les modalités de consultation sont exposées. La quatrième partie contient l'analyse de la proposition tarifaire actualisée du 11 juin 2020. La cinquième partie contient une réserve générale. La sixième partie contient le dispositif.

La présente décision a été adoptée par le comité de direction de la CREG le 9 juillet 2020.

LEXIQUE

'**CREG**': la Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz, à savoir l'organisme fédéral autonome créé par l'article 23 de la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

'**Fluxys LNG**': la SA Fluxys LNG, qui a été désignée comme gestionnaire d'installation de GNL, par l'arrêté ministériel du 23 février 2010.

'**Loi gaz**': la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, telle que modifiée dernièrement par la loi du 12 juin 2020.

'**Directive 2009/73**' : la directive 2009/73 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.

'**Méthodologie tarifaire**' : l'arrêté (Z)1110/11 du 28 juin 2018 fixant la méthodologie tarifaire pour le réseau de transport de gaz naturel, l'installation de stockage de gaz naturel et l'installation de GNL pour la période réglementaire 2020-2023.

'**Accord relatif à la Procédure d'introduction et d'approbation des propositions tarifaires et de modification des tarifs**' : l'accord conclu le 24 janvier 2018 entre la CREG et Fluxys LNG.

1. CADRE LEGAL

1. L'article 15/5 de la loi gaz dispose que l'accès à l'installation de GNL se fait sur la base des tarifs approuvés par la CREG. La CREG exerce ses compétences tarifaires visés aux articles 15/5 à 15/5quinquies conformément à l'article 15/14, § 2, alinéa 2, 9°bis.

2. L'article 15/5bis, § 2, de la loi gaz prévoit que la CREG établit la méthodologie tarifaire devant être utilisée par les gestionnaires pour l'établissement de leur proposition tarifaire, en concertation avec ces gestionnaires, et suivant une procédure déterminée d'un commun accord, à défaut de quoi la loi gaz fixe une procédure minimale de concertation à respecter.

3. En outre, l'article 15/5bis, § 8, de la loi gaz prévoit que :

« La procédure d'introduction et d'approbation des propositions tarifaires fait l'objet d'un accord entre la commission et le gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel, le gestionnaire d'installation de stockage de gaz naturel ainsi que le gestionnaire d'installation de GNL. »

4. A ces deux fins, le 24 janvier 2018, la CREG et Fluxys LNG ont conclu un accord relatif aux procédures d'adoption de la méthodologie tarifaire pour la gestion du réseau de transport de gaz naturel, la gestion d'installation de stockage de gaz naturel et la gestion d'installation de GNL, et d'approbation des propositions tarifaires et de modification des tarifs (voy. lexique).

5. Après une consultation publique, la CREG a adopté le 28 juin 2018 sa méthodologie tarifaire, qui est entrée en vigueur le 30 juin 2018 (art. 45) (voy. lexique).

6. L'article 15/14, § 2, 9°bis, de la loi gaz dispose que la CREG exerce les compétences tarifaires visées aux articles 15/5 à 15/5quinquies et contrôle l'application des tarifs par les entreprises de transport en ce qui concerne leurs réseaux respectifs.

7. L'article 15/5bis, § 7, de la loi gaz prévoit que :

« La commission examine la proposition tarifaire, décide de l'approbation de celle-ci et communique sa décision motivée au gestionnaire dans le respect de la procédure d'introduction et d'approbation des tarifs ».

8. Il constitue par conséquent le fondement juridique de la présente décision.

2. ANTECEDENTS

9. Conformément aux dispositions légales qui étaient applicables pour cette période, la CREG a approuvé le 30 septembre 2004 un tarif plafond pour la période 2007-2027 pour les services de « Slot », « Capacité additionnelle d'Emission » et de « Capacité additionnelle de Stockage ». Ces tarifs sont exprimés en base « juillet 2003 » et sont indexés suivant une formule.

Dans la décision de la CREG du 29 novembre 2012, la CREG a confirmé le niveau de ces tarifs et a approuvé une liste d'autres tarifs.

Dans la décision de la CREG du 2 octobre 2014, la CREG a approuvé les tarifs pour les services de « Transshipment Berthing Right » et de « Transshipment Storage ». Ces tarifs ne pourront être augmentés de plus de 5 % au-delà de l'indexation prévue pendant une durée de 20 années dès la mise

en service de la nouvelle extension. Ces tarifs sont exprimés en base « juillet 2012 » et sont indexés suivant une formule.

Dans sa décision du 28 juin 2018, la CREG a approuvé des tarifs pour l'utilisation du terminal méthanier de Zeebrugge de Fluxys LNG valables du 1^{er} avril 2019 jusqu'au 31 mars 2039.

Dans sa décision du 27 juin 2019, la CREG a approuvé une réduction tarifaire des slots et des services de flexibilité liés, tout en indiquant que ces tarifs remplaçaient les tarifs plafonds repris dans sa décision du 30 septembre 2004.

10. C'est dans ce contexte particulier que s'inscrit l'introduction par Fluxys LNG auprès de la CREG, en date du 11 juin 2020, sa proposition tarifaire actualisée relative aux tarifs pour l'utilisation du terminal méthanier de Zeebrugge.

11. A cet égard, il convient de rappeler que l'article 15/5bis, § 8, 7°, premier alinéa, de la loi gaz stipule :

« En cas de passage à de nouveaux services et/ou d'adaptation de services existants, le gestionnaire peut soumettre une proposition tarifaire actualisée à l'approbation de la commission dans la période régulatoire. Cette proposition tarifaire actualisée tient compte de la proposition tarifaire approuvée par la commission, sans altérer l'intégrité de la structure tarifaire existante. »

12. La proposition tarifaire actualisée du 11 juin 2020 est introduite dans le but d'approuver :

- des nouveaux tarifs pour les nouveaux services:
 - une capacité d'émission complémentaire (la capacité d'émission autonome);
 - le déchargement de GNL dans le cadre d'un droit d'accostage autonome (« *Stand Alone Berthing Right* ») ;
- le montant d'investissement final de la construction du 5^{ième} réservoir et des compresseurs liés aux services de *transshipment*.

13. Les nouveaux services sont décrits dans le « Règlement d'accès GNL », qui est également approuvé par la CREG ce 9 juillet 2020¹.

3. CONSULTATION

14. Le comité de direction de la CREG a décidé, en vertu de l'article 23, § 1^{er}, de son règlement d'ordre intérieur, dans le cadre de la présente décision, de ne pas organiser de consultation en application de l'article 33, § 4 de son règlement d'ordre intérieur, pour les raisons suivantes :

- a) entre le 11 mai 2020 et le 29 mai 2020, Fluxys LNG a organisé une consultation publique sur les 'éléments déterminants de l'amendement considéré des tarifs approuvés de Fluxys LNG, dont le rapport est joint en annexe ;
- b) le 11 juin 2020 Fluxys LNG a soumis à la CREG sa proposition tarifaire actualisée, à laquelle les réactions à la consultation ainsi que son rapport de consultation ont été joints.

¹ Décision (B)2099 relative à la demande d'approbation du règlement d'accès GNL modifié pour le terminal GNL de Zeebrugge, du contrat de *terminalling* de GNL modifié et du programme de *terminalling* de GNL modifié.

4. ANALYSE DE LA PROPOSITION TARIFAIRE

15. Cette proposition tarifaire actualisée comporte le montant d'investissement final pour l'extension nécessaire pour la fourniture des services de *transshipment*, à savoir le 5^{ème} réservoir et les compresseurs supplémentaires, la proposition des tarifs pour les nouveaux services de « la capacité d'émission autonome » et « le déchargement de GNL à utiliser en combinaison avec un droit d'accostage autonome ». Il est à noter que ce dernier service a été rebaptisé de « *small scale* » en « *stand alone* », sans modification du tarif de ce service. Les autres tarifs restent également identiques aux tarifs tels qu'approuvés par la CREG le 27 juin 2019.

4.1. HYPOTHESES PREVISIONNELLES DE COUTS ET DE VENTES

4.1.1. Hypothèses de charges prévisionnelles

16. Le budget des charges prévisionnelle se base sur :

- une année de référence (année 2020) basée sur les coûts réalisés de l'année 2019 tels que repris dans le projet de décision de la CREG sur le décompte tarifaire 2019 (projet de décision de la CREG du 7 mai 2020 (B)657G/18) ;
- une hypothèse d'évolution des coûts basée soit sur l'inflation, soit sur l'évolution escomptée du trafic ou des activités au terminal.

La justification des hypothèses prises est détaillée ci-dessous et le résultat du calcul est repris dans le modèle tarifaire.

4.1.2. Année de référence

17. Afin d'utiliser les données les plus récentes, l'année de référence n'est pas la dernière année pour laquelle le décompte a été approuvé par la CREG (2018) mais bien l'année 2019. Les montants repris dans la proposition tarifaire actualisée du 11 juin 2020 tiennent compte des remarques énoncées par la CREG dans son projet de décision du 7 mai 2020.

Pour l'année 2019, les coûts opérationnels récurrents – hors projets de maintenance exceptionnels – ont été de [CONFIDENTIEL] k€.

La ventilation des coûts proposée, en ligne avec la comptabilité de Fluxys LNG, est la suivante :

[CONFIDENTIEL]

4.1.3. Corrections à l'année de référence

4.1.3.1. Coûts d'électricité

18. Afin de pouvoir utiliser cette base pour l'estimation des coûts futurs, la consommation d'électricité est corrigée afin que l'année de référence reflète bien une base stable pour l'établissement des tarifs des années suivantes. La fin d'année 2019 a été marquée par la mise en service du 5^{ème} réservoir et des compresseurs nécessaires aux activités de *transshipment*. Bien que la facturation des coûts électriques pour les activités de *transshipment* soit « *pass-through* », le

fonctionnement en *standby* des compresseurs conduit à une consommation d'électricité en dehors des activités de *transshipment*. L'estimation de cette consommation – basée sur un taux d'utilisation des services de transbordement de [CONFIDENTIEL] % – porte le budget des coûts d'électricité pour 2020 à [CONFIDENTIEL] k€).

4.1.3.2. Emissions de CO₂

19. Les coûts liés aux émissions de CO₂ ont été de zéro ces dernières années grâce aux droits reçus qui étaient suffisants pour couvrir les émissions réalisées. Les droits d'émission reçus à titre gratuit diminuent chaque année, l'objectif du système « *Emissions Trading System* » étant d'arriver progressivement à zéro droit donné à titre gratuit. De plus, l'augmentation des activités au Terminal a mené à une réévaluation des quantités de CO₂ émises en fonction du nombre de bateaux déchargés et regazéifiés au Terminal. La modélisation des émissions conduit à une utilisation complète des droits reçus en [CONFIDENTIEL]. Des coûts supplémentaires pour l'achat de droits d'émission de CO₂ sont dès lors pris en compte à partir de [CONFIDENTIEL].

4.1.3.3. Taxes

20. En 2019, Fluxys LNG a bénéficié d'un dégrèvement de précompte immobilier grâce aux investissements réalisés dans le cadre du *transshipment*. N'ayant pas de certitude à ce que cette réduction soit maintenue à l'avenir, le niveau de taxation de 2018 et des années antérieures est maintenu comme référence pour les années à venir.

4.1.3.4. Projets de maintenance

21. Plusieurs projets de maintenance sont prévus pour les années prochaines et sont identifiés séparément dans le budget d'Opex. Ces coûts varient au cours des années en fonction des projets prévus.

Par exemple, sur les premières années (de 2018 à 2020), ils concernent entre autres des renouvellements de peinture sur les installations et le remplacement d'isolation [CONFIDENTIEL].

22. [CONFIDENTIEL].

4.1.4. **Indexation de coûts de l'année de référence jusque 2039**

23. Les coûts de l'année de référence sont augmentés chaque année selon l'inflation, à l'exception des coûts d'énergie (électricité) et des émissions de CO₂ qui sont ajustés à la fois selon une inflation [CONFIDENTIEL] et selon l'évolution du nombre de déchargements supposés au terminal.

L'inflation budgétée est en ligne avec les estimations du Bureau du Plan pour les années 2020-2024.

Année	Inflation estimée
2020	1,5 %
2021	1,6 %
2022	1,8 %
2023	1,8 %
2024	1,9 %

Après 2024, Fluxys LNG utilise les prévisions d'inflation de l'Oxford Economics, soit 1,98 % chaque année.

4.1.5. Augmentation des coûts liés à la nouvelle extension (*Expanded Terminal Capacity Phase 2*)

24. Le tableau suivant résume les hypothèses d'augmentation des coûts opérationnels au terminal liés à l'exploitation de la nouvelle extension et à la fourniture des services de *transshipment*. Ces chiffres sont ceux de la proposition tarifaire approuvée par la CREG le 2 octobre 2014, mis à jour sur une base 2020 et interviennent depuis 2019 lors de la mise en service de la nouvelle extension.

[CONFIDENTIEL]

4.1.5.1. Personnel

25. L'augmentation des coûts de personnel [CONFIDENTIEL] découle des engagements réalisés ou à réaliser au terminal pour l'exploitation de l'extension. Le tableau ci-dessous reprend les profils engagés dans le cadre de l'exploitation du 5^{ième} réservoir et de la fourniture des services de *transshipment*. Certains profils ayant été engagés en 2019, l'augmentation en 2020 représente l'équivalent de [CONFIDENTIEL] ETPs. L'augmentation de l'activité observée en 2019 et 2020 – déchargement de bateaux, chargement de camions-citernes – ainsi que l'arrivée du service de déchargement de petits bateaux nécessite la mise en place d'équipes complémentaires. Ce besoin se traduit par une augmentation des besoins en personnel [CONFIDENTIEL]. La prévision de réduction de l'activité de déchargement de petits bateaux en 2023 se traduira quant à elle par une réduction des besoins en personnel [CONFIDENTIEL].

[CONFIDENTIEL]

4.1.5.2. Maintenance

26. Les coûts de maintenance supplémentaires, pour un total de [CONFIDENTIEL] k€/an, sont nécessaires pour les postes suivants :

[CONFIDENTIEL]

L'estimation de ces coûts de maintenance est basée sur la connaissance de Fluxys LNG des coûts de maintenance actuels, extrapolés aux nouvelles installations.

4.1.5.3. Autres coûts

27. Les autres coûts, contiennent principalement les éléments suivants :

- achats de matériel pour projets et achat de consommables ;
- honoraires pour frais d'étude, surveillance, consultance, analyses, tests, inspections, audit ;
- les coûts de personnel que Fluxys Belgium facture à Fluxys LNG via le SLA ;
- l'hypothèse prise dans la proposition tarifaire approuvée le 2 octobre 2014 reste toujours d'actualité soit un budget de [CONFIDENTIEL] comme « autres coûts » supplémentaires à prévoir pour la fourniture des services de *transshipment*.

4.1.6. Hypothèse de coûts pour « l'après 2027 »

28. Etant donné les résultats de la fenêtre de souscription organisée en 2019 par Fluxys LNG pour les services de slot et de stockage additionnel jusqu'en 2044, les hypothèses de coût d'exploitation pour « l'après 2027 » sont identiques aux coûts pré-2027. Les coûts de « l'après 2027 » sont donc les coûts de 2027 indexés, à l'exception des coûts d'électricité et des coûts liés aux émissions de CO₂. En effet, suite aux résultats de la fenêtre de souscription, Fluxys LNG a revu les hypothèses d'utilisation des slots. Il est prévu le déchargement de [CONFIDENTIEL] à partir de 2027.

4.2. DÉTERMINATION DE LA MARGE ÉQUITABLE

Dans la continuité des décisions de la CREG du 30 septembre 2004², du 29 novembre 2012³, du 2 octobre 2014⁴, du 28 juin 2018⁵ et du 27 juin 2019⁶ sur le plan des principes tarifaires, à savoir :

- les investissements existants en 2004 réalisés en dehors des extensions, sont rémunérés par une marge basée sur un principe RABxWACC ;
- les investissements d'extension, sont rémunérés par une marge accordée sous forme d'un IRR. L'IRR à appliquer est déterminé sur base d'une moyenne pondérée des différents investissements/projets d'extension.

4.2.1. Taux de rendement R et WACC à appliquer à la partie hors extension

4.2.1.1. Taux de rendement à appliquer à l'actif régulé existant

La méthode de calcul de la marge équitable appliquée à la partie « existante en 2004 » (hors extensions) est celle décrite dans la méthodologie tarifaire.

Le facteur S est calculé suivant le bilan statutaire de Fluxys LNG, conformément à l'approche suivie dans la détermination des tarifs pour les activités régulées de Fluxys Belgium. Les amortissements actés sur la plus-value de réévaluation ne pouvant être portés à charge des tarifs, le bilan statutaire est retraité en prenant en compte entre-autres le montant cumulé des amortissements sur la plus-value de réévaluation actés en comptabilité. Par ailleurs, les fonds propres et la RAB qui sont utilisés aussi bien ex ante qu'ex post, pour le calcul du facteur S, sont la moyenne de 2 valeurs : d'une part, la valeur après affectation du résultat au début de l'année et, d'autre part, avant affectation du résultat en fin d'année.

4.2.1.2. WACC

Le WACC représente la totalité du coût du capital et est calculé comme la somme du taux de rendement R et des charges financières de la dette.

² Décision (B)040930-CDC-354 de la CREG.

³ Décision (B)121129-CDC657G/06 de la CREG

⁴ Décision (B)141002-CDC657G/10 de la CREG

⁵ Décision (B)657G/15 de la CREG

⁶ Décision (B)657G/17 de la CREG

La valeur budgétée du WACC pour la période 2020-2039 évolue de la manière suivante :

[CONFIDENTIEL]

La proposition tarifaire actualisée de Fluxys LNG est basée sur des hypothèses qui seront actualisées *ex post* conformément à la méthodologie tarifaire, notamment au niveau du rendement autorisé sur la RAB post 2023. Les valeurs des paramètres post 2023 ne sont donc pas acquises.

4.2.2. Marge IRR appliquée aux investissements d'extension

29. En 2004, la CREG a accordé à Fluxys LNG un IRR maximum de [CONFIDENTIEL] % sur l'investissement de la première extension (investissement réalisé principalement entre 2004 et 2008).

30. Dans sa décision du 29 novembre 2012, la CREG a confirmé le système de rémunération sur base d'un IRR pour les nouvelles extensions. Cependant, pour la seconde jetée qui était incluse dans la proposition tarifaire de 2012, la rémunération plafond était fixée à [CONFIDENTIEL] %.

31. Dans ses décisions du 2 octobre 2014 et du 28 juin 2018, la CREG a de nouveau confirmé le système de rémunération sur base d'un IRR dans le cadre de l'investissement d'extension pour les services de *transshipment*. Pour cette extension, l'IRR net d'impôt est fixé à [CONFIDENTIEL] % pour un investissement de [CONFIDENTIEL]. [CONFIDENTIEL].

32. Etant donné que le modèle tarifaire de Fluxys LNG est basé sur un modèle intégré (IRR et RABxWACC), un seul taux d'IRR s'applique sur l'ensemble des montants investis pour les extensions.

33. Le taux IRR moyen est déterminé en fonction du poids respectif des investissements de la 1^{ère} extension, de la 2^{nde} jetée et de l'extension pour le *transshipment*.

34. Le taux global de l'IRR est ainsi établi en considérant une moyenne de chacun des trois taux d'IRR, pondérée par les montants des investissements réalisés pour les projets de la 1^{ère} extension, de la construction de la seconde jetée et de l'extension pour le *transshipment*.

35. C'est ainsi que le taux global s'établit à un niveau de [CONFIDENTIEL] %, sur base des éléments suivants :

[CONFIDENTIEL]

4.2.3. RAB: actif régulé rémunéré sur base RABxWACC

Le tableau suivant reprend les différents éléments qui interviennent dans l'évolution prévisionnelle de la RAB : les investissements prévisionnels et les amortissements prévisionnels.

[CONFIDENTIEL]

4.2.3.1. RAB au 31 décembre 2019

Conformément au rapport tarifaire déposé auprès de la CREG le 28 février 2020, la RAB du terminal au 31 décembre 2019 s'élevait à 312.918 k€ (hors besoin en fonds de roulement).

4.2.3.2. Investissements dans la RAB

Certaines parties des infrastructures du terminal nécessiteront des investissements de maintien dans les prochaines années afin de les maintenir opérationnelles (compte tenu notamment des normes de sécurité). Le terminal a en effet été construit dans les années 1980 et certains équipements auront besoin de rénovations ou de mises à jour.

Le tableau suivant reprend les montants d'investissement (en €, en base 2020) que Fluxys LNG estime à ce jour être nécessaires pour maintenir le terminal en état de fonctionnement jusqu'en 2039. Ces estimations sont basées sur le plan d'investissement à 10 ans pour les années 2020-2030 et ils sont considérés comme stables ensuite. [CONFIDENTIEL].

[CONFIDENTIEL]

4.2.3.3. Amortissements de la RAB

Pour les nouveaux investissements dans la RAB qui sont estimés pour le futur, l'amortissement proposé est de 20 ans linéaire pour les investissements réalisés jusque 2019 et de 10 ans pour les investissements de maintien (REPEX). [CONFIDENTIEL].

4.2.3.4. Désaffectations de la RAB

Aucune désaffectation de la RAB n'est prévue dans le modèle tarifaire.

4.2.3.5. Investissements d'extensions

Les investissements d'extension du terminal sont rémunérés via un IRR sauf, en ce qui concerne la construction de la 2^{ème} station de chargement de camions qui entre dans la RAB.

4.2.3.6. 1ère extension du Terminal

Le montant total investi dans la 1e extension du terminal (stockage et émission) qui est considéré pour le modèle tarifaire est de [CONFIDENTIEL] M€⁷. Cet investissement a été réalisé entre 2004 et 2009.

[CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL].

4.2.3.7. Seconde jetée

La construction d'une seconde jetée sur le site du Terminal de Zeebrugge avait été intégrée à la proposition tarifaire approuvée par la CREG le 29 novembre 2012 et ensuite confirmée dans la proposition tarifaire approuvée le 2 octobre 2014.

⁷ Conformément à la décision de la CREG du 30 septembre 2004 confirmée par celle du 13 octobre 2011

Le décompte tarifaire de 2016 approuvé par la CREG le 27 avril 2017 fixait le montant d'investissement final de la seconde jetée à prendre en compte dans le modèle IRR, soit [CONFIDENTIEL] €, déduction faite des subsides reçus.

L'amortissement de cet investissement est réalisé sur la période [CONFIDENTIEL].

4.2.3.8. Extension pour le transshipment

Comme prévu dans la proposition tarifaire approuvée le 2 octobre 2014, Fluxys LNG a investi dans la construction d'un 5^{ème} réservoir et de compresseurs supplémentaires (nouvelle extension : ETCP2) pour la fourniture des services de *transshipment*.

Dans la proposition tarifaire du 2 octobre 2014, Fluxys LNG ne connaissait pas le montant exact du coût d'investissement que va représenter cette extension.

Le budget a été mis à jour suite à la signature des contrats EPC et présenté dans la proposition tarifaire approuvée par la CREG le 28 juin 2018. Il se montait alors à [CONFIDENTIEL] M€.

Suite à la mise en service des nouvelles installations, le montant de l'investissement a été affiné et se chiffre à [CONFIDENTIEL] M€.

[CONFIDENTIEL]

Des travaux devant encore avoir lieu en 2020, Fluxys LNG propose de traiter tout changement au montant présenté ci-dessus lors de l'analyse du décompte tarifaire 2020. La CREG précise que le coût d'investissement est plafonné à [CONFIDENTIEL] M€. Tout montant dépassant les [CONFIDENTIEL] M€ ne sera pas pris en compte dans le calcul de la marge.

Comme spécifié au chapitre 4.2.2, l'IRR correspondant à un budget d'investissement de [CONFIDENTIEL] M€ est de [CONFIDENTIEL] %.

4.3. HYPOTHÈSES DES VENTES PRÉVISIONNELLES

L'estimation des ventes pour la période 2020-2039 se base entre autres sur :

- les souscriptions à long terme des services contractés à ce jour par les utilisateurs du terminal, y compris pour les services de *transshipment* et les services de slot et de stockage additionnel contractés lors de la souscription organisée par Fluxys LNG en mai 2019 ;
- les souscriptions de Fluxys Belgium pour les besoins de gestion opérationnelle du réseau de transport ;
- une hypothèse d'autres revenus que Fluxys LNG pourrait réaliser avant 2039 grâce, entre autres, à des ventes de services de chargement de méthaniers, de chargement de camions et grâce aux gains d'efficacité de l'ORV.

4.3.1. Souscriptions à long terme des services contractés à ce jour

Le tableau suivant donne un aperçu des services souscrits à long terme par les utilisateurs du terminal.

Il n'y a pas de souscription à long terme pour les « petits services » (comme le *truck loading*, le *gassing-up*, etc.).

[CONFIDENTIEL]

[CONFIDENTIEL]

4.3.2. Ventes supplémentaires nécessaires à la couverture des coûts

En dehors des services souscrits actuellement sur le long terme par les Utilisateurs du Terminal, des revenus supplémentaires devraient pouvoir être générés afin de couvrir les coûts. Fluxys LNG distingue :

- 1) les revenus supplémentaires provenant de ventes supplémentaires avant 2027 ; et
- 2) les revenus générés après 2027.

4.3.2.1. Ventes supplémentaires avant 2027

Les ventes supplémentaires seront possibles, entre autres :

- grâce à la facturation du service de *Ship Loading* et à la vente d'autres services de chargement et déchargement de navires (par exemple des « *stand alone berthing right* » supplémentaires) ;
- grâce à l'ORV qui permettra des gains d'efficacité des installations d'émission du terminal. Ces gains sont au bénéfice du compte d'attente IRR ;
- grâce à des ventes supplémentaires telles que des « *slots spots* », des « *early transshipments* » ou des chargements de camion.

Fluxys LNG estime à [CONFIDENTIEL] M€ l'ensemble des ventes de services supplémentaires pour 2020, y compris des ventes non récurrentes de *spot slots*. Pour refléter les prix du gaz très bas observés en 2020, les gains ORV ont été réduits en 2020.

Pour les années 2021-2027, le montant prévu est celui de 2020 indexé, en excluant toutefois les revenus des « *spot slots* » et en tablant sur un prix du gaz remontant au-dessus des valeurs actuelles, générant des gains ORV [CONFIDENTIEL].

Etant donné l'entrée en vigueur du contrat de transbordement et le développement des services à petite échelle, Fluxys LNG a pris l'hypothèse qu'il n'y aura pas de services d'*Additional Berthing Right* (ABR) nouvellement souscrits [CONFIDENTIEL].

[CONFIDENTIEL]

4.3.2.2. Estimations des ventes pour la période au-delà de 2027

Les souscriptions de slots à long terme ayant été réalisées dans le cadre de la fenêtre de souscription de mai 2019, les estimations de vente pour l'après 2027 portent sur les autres services disponibles au terminal de Zeebrugge. L'évolution des ventes de service étant incertaine, Fluxys LNG prend comme

hypothèse que les ventes additionnelles seront [CONFIDENTIEL]. A cette hypothèse il est ajouté la vente des gains ORV similaires à ceux réalisés avant 2027.

Le tableau suivant reprend les chiffres de ventes supplémentaires pour la période allant de 2028 à 2039.

[CONFIDENTIEL]

Ces revenus supplémentaires, s'ils sont atteints, permettent d'atteindre l'IRR plafond (moyen pondéré) de [CONFIDENTIEL] %.

Ces revenus supplémentaires représentent les revenus nécessaires à l'obtention de l'IRR cible mais sont non engageants.

4.4. DISPARITÉS FISCALES

Les DNA (dépenses non admises) sont prises en compte. Un montant de [CONFIDENTIEL] k€ a été budgété pour l'année 2020 en se basant sur les chiffres réalisés des années précédentes. Le même montant, indexé, a été pris en compte pour chaque année de la période 2021-2039.

La proposition actuelle se base sur le régime fiscal revu suite à la réforme fiscale. Le taux d'impôt des sociétés est donc réduit à 25 % à partir de 2020.

4.5. MODÈLE TARIFAIRE

Le modèle tarifaire fourni par Fluxys LNG intègre les coûts et ventes prévisionnels tels qu'exposés précédemment.

4.5.1. Produits et charges réalisés jusque 2019

Les produits et charges réels d'avril 2007 à décembre 2019 ont été intégrés dans le modèle tarifaire.

Pour la période 2007-2019, le chiffre d'affaires généré par la vente des services, les OPEX, les amortissements et le rendement sont en ligne avec les décomptes définitifs arrêtés par la CREG dans ses différentes décisions.

4.5.2. Produits et charges budgétés sur 2018-2039

Les produits et charges estimés pour les années futures sont conformes aux informations fournies précédemment.

4.5.3. Compte d'attente IRR

Le solde du compte d'attente IRR au 31 décembre 2019, tel que décidé par la CREG (décision (B)657G/18), s'élève à 71.704.855 €.

Conformément à la décision de la CREG du 4 octobre 2014, Fluxys LNG a affecté une partie du compte d'attente IRR à la couverture des amortissements annuels de l'investissement dans la seconde jetée.

Il est prévu que ce compte d'attente IRR tende vers 0 € à partir de fin 2023.

4.5.4. Résultat du calcul tarifaire suite à l'actualisation des paramètres de calcul

Le calcul tarifaire, intégrant d'une part le réalisé pour les années 2007-2019 et d'autre part les hypothèses de coûts et de ventes ainsi que les effets des paramètres financiers actualisés sur la partie RABxWACC pour la période 2018-2039, montre qu'avec les hypothèses de ventes supplémentaires, l'IRR plafond de [CONFIDENTIEL] % est atteint. La CREG rappelle que ce taux n'est pas garanti mais reste un but à atteindre par Fluxys LNG en réalisant des ventes ou en diminuant des coûts.

4.6. TARIFS DES SERVICES DE TERMINALLING

4.6.1. Observations générales

Les tarifs couvrant les charges prévisionnelles dans la proposition tarifaire actualisée du 11 juin 2020 de Fluxys LNG sont exprimés hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

Les tarifs proposés restent identiques aux tarifs de la proposition tarifaire approuvée par la CREG le 27 juin 2019. Il est à noter que le service d'accostage « *small scale* » a été rebaptisé en service d'accostage « *stand alone* », sans modification du tarif de ce service.

Cette proposition tarifaire amendée reprend également des tarifs pour deux nouveaux services proposés par Fluxys LNG, la Capacité d'Emission autonome et le service de déchargement de GNL à utiliser en combinaison avec un *Stand Alone Berthing Right*.

Pour ce qui concerne la définition et la description des services auxquels s'appliquent les tarifs, Fluxys LNG se réfère aux documents régulés selon le Code de Conduite (principalement les « Programme GNL » et « Règlement d'Accès GNL »).

4.6.2. Indexation des tarifs

La plupart des services mis à disposition au terminal GNL de Zeebrugge font l'objet d'une indexation.

Les tarifs de ces services, excepté les tarifs des services de *transshipment*, sont définis en base « juillet 2003 » et ils évoluent selon la formule d'indexation définie pour les tarifs approuvés en 2004.

La formule d'indexation de ces tarifs est la suivante :

$$\text{Tarif du mois } M = \text{Tarif « juillet 2003 »} \times (0,65 + 0,35 \times I_{m-1}/I_{m0})$$

Où

- I_{m0} est l'indice des prix à la consommation (IPC) au 1 juillet 2003, à savoir 112,59 (1996 = 100)
- $I_{m-1} = I_{m-2} \times (\text{IPC du mois } M-1/\text{IPC du mois } M-2)$

avec

- I_{m-1} pas plus élevé que 1,03 fois l'indice I_{m-1} utilisé lors du calcul des tarifs pour le mois d'août le plus récent.
 - I_{m-1} pour août 2003 est 112,59 (1996 = 100)
- I_{m-2} est la valeur de I_{m-1} utilisé dans le mois précédent pour calculer les tarifs.

Pour les services de *transshipment* (« *Transshipment Storage* » et « *Transshipment Berthing Right* ») la même formule d'indexation s'applique mais la base de référence est « janvier 2012 » comme défini dans la proposition tarifaire approuvée par la CREG en 2014.

4.6.3. Capacité d'émission autonome

36. Le tarif de la Capacité d'Emission autonome est de 1,37 €/kWh/h/an (juillet 2003).

37. Les Capacités d'Emission autonomes peuvent être souscrites via des contrats à long terme ou pour des périodes plus courtes. Dans ce cas, le tarif de ces capacités est facturé au prorata du nombre de jours réservés.

4.6.4. Service de Ship Unloading dans le cadre d'un Stand Alone Berthing Right (SABR)

38. Le tarif pour le service de déchargement de GNL dans le cadre d'un SABR est exprimé en terme variable uniquement.

39. Le prix d'un tel service est exprimé en termes de quantités de GNL déchargées du bateau, et est égal à 0,67 € (juillet 2003) par MWh déchargé et ne s'applique pas pour les premiers 38.205 MWh déchargés.

40. Notons qu'afin de décharger un bateau en GNL à ce tarif, l'utilisateur du Terminal devra disposer d'un droit d'accostage de type SABR.

4.6.5. Services de transshipment

Les tarifs des services de *transshipment* sont exprimés en base « janvier 2012 » et ne sont pas modifiés par la proposition tarifaire actualisée du 11 juin 2020.

5. RESERVE GENERALE

Conformément à l'article 41(2), *in fine*, de la directive 2009/73, cette décision ne préjuge pas de l'utilisation future de la compétence tarifaire. La CREG a le pouvoir d'adapter les tarifs ou la méthode en permanence, même dans la période régulatoire actuelle, en vertu des articles 41(6) et 41(10) de la directive 2009/73 et leur transposition en droit belge.

6. DISPOSITIF

Considérant la proposition tarifaire actualisée que la SA Fluxys LNG a soumis à l'approbation de la CREG le 11 juin 2020;

La CREG décide, dans le cadre de la mission légale et réglementaire qui lui est confiée et conformément au cadre réglementaire applicable (de droit européen et de droit interne, lorsque ce second est conforme au premier), en particulier les articles 15/5bis, §7 et 15/14, 9°bis de la loi gaz, d'approuver

- des nouveaux tarifs pour les nouveaux services de « la capacité d'émission autonome » et du « déchargement de GNL dans le cadre d'un droit d'accostage autonome »;
- le montant d'investissement final de [CONFIDENTIEL] € pour la construction du 5^{ième} réservoir et des compresseurs liés aux services de *transshipment*.

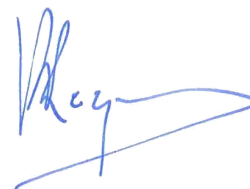
Liste tarifaire pour les nouveaux services :

Tarifs à indexer et exprimés en "base 2003"	TARIFS base 2003	
Services Complémentaires de Flexibilité		
Capacité d'Emission autonome (ferme)	1,37	€/kWh/h/an
Services liés au Droit d'Accostage Autonome		
Service d'Accostage autonome ("Stand Alone Berthing")	25.597,21	€/accostage
Service de "Ship Loading" (dans le cadre d'un Service d'Accostage autonome)	1,00	€/MWh chargé (s'applique à partir de 25.561MWh chargés)
Service de livraison de GNL (dans le cadre d'un Service d'Accostage autonome)	0,67	€/MWh déchargé (s'applique à partir de 38.205 MWh déchargés)
Formule d'indexation des tarifs exprimés en "base 2003"		
Les tarifs "base 2003" sont exprimés en valeur juillet 2003 et sont à indexer mensuellement à partir d'août 2003 suivant la formule :		
$0.65 + 0.35 * I_{m-1} / I_{m0}$		
Où		
- I_{m0} est l'indice des prix aux consommateurs (IPC) au 1 juillet 2003, à savoir 112,59 (base 1996)		
- $I_{m-1} = I_{m-2} * (IPC \text{ du mois } M-1 / IPC \text{ du mois } M-2)$		
Avec		
- I_{m-1} pas plus élevé que 1,03 fois l'indice I_{m-1} utilisé lors du calcul des tarifs pour le mois d'août le plus récent.		
- I_{m-1} pour août 2003 est 112,59 (base 1996)		
- I_{m-2} est la valeur de I_{m-1} utilisé dans le mois précédent pour calculer les tarifs.		

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



Laurent JACQUET
Directeur



Koen LOCQUET
Président f.f. du Comité de direction

ANNEXE 1

Rapport de la consultation publique sur les éléments déterminants de l'amendement considéré des tarifs approuvés de Fluxys LNG

Questions and Answers				
From	Topic	Confidential	Questions / Comments by Stakeholders	Answers / Comments by Fluxys LNG
NOVATEK	Tariffs	No	<p>Novatek appreciates Fluxys effort to introduce a transparent tariffs mechanism for small-scale vessels unloading. We believe this system will ensure full value chain economic and flexibility of operations for smaller parcels of LNG which will benefit LNG trucking and bunkering activities at Zeebrugge terminal.</p> <p>The materials and clarifications provided by Fluxys team during the session on 18th of May are clear and we have no additional questions or comments.</p> <p>We hope that the new tariff system will be successfully implemented by the Belgian regulator and come into force in the nearest future.</p>	/