



Commission de régulation de l'électricité et du gaz  
Rue de l'Industrie 26-38  
1040 Bruxelles  
Tél. 02/289 76 11  
Fax 02/289 76 09

## COMMISSION DE RÉGULATION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ

### **PROPOSITION**

(C)031010-DC-224

d'

*'arrêté royal relatif à la structure tarifaire générale et aux principes de base et procédures en matière de tarifs et de comptabilité des entreprises de transport de gaz naturel actives sur le territoire belge pour leurs nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci '*

soumise en application des articles 15/5, §§ 2 et 5 et 15/14, § 2, 11°, deuxième alinéa, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations

le 10 octobre 2003

# PROPOSITION

La COMMISSION DE REGULATION DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ (CREG) a rédigé une proposition d'arrêté royal relatif à la structure tarifaire générale et aux principes de base et procédures en matière de tarifs et de comptabilité des entreprises de transport de gaz naturel actives sur le territoire belge et plus précisément en ce qui concerne leurs nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci.

L'article 15/5, § 2, premier alinéa, de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (ci-après « la loi gaz »), impose que les entreprises de transport soumettent à l'approbation de la CREG, chaque année, les tarifs de raccordement et d'utilisation du réseau de transport qu'elles exploitent, ainsi que les tarifs des services auxiliaires.

L'article 2 de la loi du 12 août 2003, visant à modifier l'article 15/5 de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, stipule que l'article 15/5 de la loi gaz, est complété par les paragraphes suivants : « § 5. Par dérogation au § 2 et sur proposition de la Commission, le Roi peut prévoir des dérogations aux tarifs annuels de raccordement et d'utilisation du réseau de transport. Les dérogations visées à l'alinéa précédent sont applicables à de nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci. Ces dérogations peuvent porter sur : 1° la durée d'application des tarifs ; 2° le niveau de la marge équitable destinée à la rémunération des capitaux investis ».

La CREG a rédigé la présente proposition d'arrêté royal en vue de mettre en œuvre l'article 2 de la loi du 12 août 2003.

La présente proposition est également motivée par le fait que la SA FLUXYS LNG envisage de procéder à des investissements destinés à l'extension du terminal GNL de Zeebrugge et a déposé à la CREG, en date du 14 août 2003, une proposition pour une tarification pluriannuelle de l'utilisation des capacités de ce terminal après 2006.

Lors de sa réunion du 10 octobre 2003, le Comité de direction de la CREG a approuvé la présente proposition. Celle-ci a ensuite été transmise au Conseil général de la CREG qui l'a approuvée le ... 2003.

Cette proposition comporte trois volets :

- le premier volet se compose d'une série de remarques générales ;
- le deuxième volet formule des remarques particulières au sujet des articles de la proposition ;
- le troisième volet reprend le texte de la proposition d'arrêté royal.

# I. REMARQUES GÉNÉRALES

D'une part, l'article 15/5, §2, premier alinéa, de la loi gaz prévoit que l'entreprise de transport soumet, chaque année à l'approbation de la CREG, les tarifs de raccordement et d'utilisation du réseau de transport qu'elle exploite, ainsi que les tarifs des services auxiliaires. La structure tarifaire générale est fixée par le Roi sur proposition de la CREG.

D'autre part, ce même article 15/5, §2, prévoit à son second alinéa que les tarifs doivent répondre aux orientations suivantes :

- 1° ils sont non discriminatoires et transparents;
- 2° ils sont fixés en fonction des coûts et permettent à l'entreprise de transport de couvrir l'ensemble des coûts réels imputables aux tâches visées aux articles 15/1, 1°, et 15/2;
- 3° ils comprennent une marge bénéficiaire équitable pour la rémunération des capitaux investis dans le réseau de transport en vue d'assurer le développement optimal de celui-ci à long terme;
- 4° dans la mesure du possible, ils visent à optimiser l'utilisation de la capacité du réseau de transport;
- 5° ils sont suffisamment décomposés, notamment : a) en fonction des conditions et modalités d'utilisation du réseau de transport ; b) en ce qui concerne les services auxiliaires ; c) en ce qui concerne les éventuelles surcharges pour obligations de services publics ;
- 6° les structures tarifaires prennent en considération la capacité réservée et nécessaire pour assurer le service de transport.

Enfin, ce même article 15/5, §2, prévoit à son troisième alinéa, qu'après avis de la CREG, le Roi arrête les règles relatives :

- 1° à la procédure de proposition et d'approbation des tarifs en application du premier alinéa ;
- 2° à la publication des tarifs visés au premier alinéa ;
- 3° aux rapports et informations que l'entreprise de transport doit fournir à la CREG en vue du contrôle de ces tarifs par celles-ci ;
- 4° aux principes de base que l'entreprise de transport doit appliquer en matière de comptabilisation des coûts ;
- 5° aux objectifs que l'entreprise de transport doit poursuivre en matière de maîtrise des coûts.

Ces dispositions ont été mises en œuvre par l'arrêté royal du 15 avril 2002 relatif à la structure tarifaire générale et aux principes de base et procédures en matière de tarifs et de comptabilité des entreprises de transport de gaz naturel actives sur le territoire belge (ci-après « l'arrêté royal tarifaire »). Cet arrêté royal a été adopté sur proposition de la CREG<sup>1</sup>.

La présente proposition d'arrêté royal vise à exécuter l'article 15, §5, de la loi gaz, inséré par l'article 2 de la loi du 12 août 2003 qui prévoit que la CREG établit une proposition d'arrêté royal afin de mettre en œuvre les dérogations aux tarifs annuels de raccordement et d'utilisation du réseau de transport, dérogations qui peuvent porter sur la durée d'application des tarifs et le niveau de la marge équitable destinée à la rémunération des capitaux investis.

Pour de nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci, le système de tarifs annuels tel que prévu par l'article 15/5, §2, 1<sup>er</sup> alinéa de la loi gaz, peut s'avérer mal adapté. En effet, ce genre d'infrastructure nécessite généralement des investissements importants, qui ne peuvent, dans certains cas, être financés qu'à condition que la rentabilité du projet soit suffisante et soit garantie par, à titre d'exemple,:

- l'engagement sur le long terme des utilisateurs de ces infrastructures ;
- et l'application de tarifs d'utilisation connus à l'avance durant une période correspondant à la durée sur laquelle le projet et les engagements des utilisateurs s'envisagent.

Des tarifs pluriannuels peuvent dès lors s'avérer nécessaires pour donner aux investisseurs des garanties suffisantes sur les revenus futurs du projet<sup>2</sup>.

La présente proposition détaille également les mécanismes à mettre en œuvre en ce qui concerne la procédure de soumission et d'approbation des tarifs pluriannuels par la CREG, leur publication, leur contrôle par la CREG et leur éventuelle adaptation périodique. Les tarifs pluriannuels étant élaborés sur base d'un budget, c'est à dire de prévisions couvrant une période relativement longue, il est normal que le résultat réel d'un exercice déterminé ne corresponde pas aux recettes et aux dépenses calculées a priori. Une variation au cours du temps de l'utilisation des infrastructures, des charges d'exploitation ou encore du montant des capitaux effectivement investis peut provoquer, parallèlement à l'application de tarifs

---

<sup>1</sup> Proposition (C) 011213-CDC-48 d'arrêté royal relatif à la structure tarifaire générale et aux principes de base et procédures en matière de tarifs et de comptabilité des entreprises de transport de gaz naturel actives sur le territoire belge.

<sup>2</sup> Voir Doc. Parl. Chambre, S.O. 2002-2003, Doc. 50-2382/003.

pluriannuels fixés a priori, des excédents ou des déficits. La présente proposition prévoit d'effectuer un contrôle et une éventuelle adaptation des tarifs pluriannuels s'il s'avère notamment que ceux-ci sont dans la réalité trop élevés ou trop bas par rapport à ce qu'ils auraient dû être pour couvrir les charges réelles de l'entreprise de transport. Cette disposition met donc en oeuvre l'article 15/5 §2, 2°, de la loi gaz qui stipule que les tarifs doivent être fixés en fonction des coûts et permettre à l'entreprise de transport de couvrir l'ensemble des coûts réels.

Pour ce qui est de la marge équitable destinée à la rémunération des capitaux investis, la dérogation qui peut être envisagée porte sur le niveau de celle-ci et vise en particulier une rémunération des capitaux à investir dans un projet d'intérêt national ou européen supérieure à la rémunération, établie par la CREG dans ses lignes directrices, pour les capitaux investis dans le réseau de transport existant. Une marge équitable sur les capitaux investis dans de tels nouveaux projets peut notamment s'expliquer par un niveau de risque commercial, technique et financier supérieur par rapport au risque lié aux infrastructures de transport existantes.

Tout comme c'est le cas pour la politique tarifaire et la marge bénéficiaire équitable à l'égard des entreprises de transport de gaz pour leurs réseaux existants, les principes relatifs à la marge équitable attribuée aux nouvelles infrastructures de transport feront l'objet de lignes directrices spécifiques à adopter par la CREG.

Toutefois, il est nécessaire que la marge bénéficiaire équitable réellement générée, année après année, par l'application des tarifs pluriannuels soit en rapport avec la marge bénéficiaire équitable approuvée par la CREG et établie au départ sur base du budget. Les principes relatifs à la marge équitable attribuée aux nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci sont abordées dans la présente proposition d'arrêté royal uniquement en ce qui concerne le contrôle a posteriori du niveau de cette marge.

Le paragraphe 6 de la loi du 12 août 2003 stipule que la CREG, lors de son examen des tarifs pluriannuels, peut prendre en considération les prix du gaz sur les marchés internationaux afin de permettre des prix compétitifs pluriannuels et d'adapter la marge équitable destinée à rémunérer, également sur plusieurs années, les capitaux investis de l'entreprise de transport considérée. Comme il est question de marge équitable, la mise en oeuvre de cette disposition sera abordée dans le cadre des lignes directrices spécifiques à adopter par la CREG.

## II. REMARQUES PARTICULIÈRES

### Chapitre I : Définitions

#### Article 1

Cet article définit les concepts propres à la structure tarifaire générale et aux principes de base et procédures en matière de tarifs et de comptabilité des entreprises de transport de gaz naturel. Ces concepts sont identiques à ceux définis dans l'arrêté royal tarifaire. Dans la présente proposition d'arrêté royal, il est fait explicitement référence aux tarifs pluriannuels prévus par la loi du 12 août 2003.

La référence à la chambre de flexibilité est maintenue de manière à permettre d'améliorer l'efficacité des nouvelles infrastructures de transport, notamment par l'intermédiaire d'un marché secondaire visant à commercialiser les capacités non-utilisées.

En ce qui concerne la notion de « nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci », il est dit dans les travaux préparatoires de la proposition de loi du 12 août 2003 que celle-ci se situe dans le cadre « de la politique de la Commission Européenne visant à promouvoir les grandes infrastructures européennes de transport d'énergie gazière »<sup>3</sup>. Cette référence est celle d'une « proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision 1254/96/CE établissant un ensemble d'orientations relatif aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie ». Cette proposition a débouché sur la décision du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2003 établissant un ensemble d'orientations relatif aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie, et abrogeant la décision n° 1254/96/CE<sup>4</sup> » qui identifie des « projets d'intérêts communs », repris dans une annexe, qui sont susceptibles de bénéficier d'un concours financier communautaire au titre du règlement (CE) n° 2236/95.

On constate qu'il n'est pas dit expressément dans la loi belge que la notion à laquelle il est fait référence coïncide avec celle (ou celles) retenues par le droit européen, d'autant que le concept n'est pas le même dans les deux législations : d'un côté, on parle de nouvelles infrastructures reconnues comme d'intérêt national ou européen et d'un autre de projets

---

<sup>3</sup> European Energy Infrastructure COM (2001 775 final)

<sup>4</sup> décision n° 1229/2003/CE

d'intérêt commun. En faisant appel aux travaux préparatoires de la loi du 12 août 2003, ceux-ci font toutefois clairement apparaître que la possibilité de dérogation au principe de tarification annuelle a en tout cas été prévue pour le terminal GNL de Zeebrugge, qui, du reste, serait reconnu comme installation prioritaire d'intérêt européen<sup>5</sup>. On peut donc en déduire que la proposition s'appliquera à ces installations et qu'il n'est pas nécessaire d'adopter un acte mentionnant expressément que celles-ci sont visées par la proposition.

Les dérogations prévues par la loi du 12 août 2003 concernent les nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci. Le texte de la loi semble clair en soi : les dérogations s'appliquent uniquement aux nouvelles infrastructures. Ceci ne pose aucun problème pour les nouvelles infrastructures pouvant fonctionner de manière totalement autonome. Il n'en va pas de même pour les nouvelles infrastructures ne pouvant pas fonctionner de manière totalement autonome, comme une extension substantielle d'une infrastructure existante. Dans ce cas, la question est de savoir si les dérogations visées dans la loi du 12 août 2003 s'appliquent uniquement à l'extension ou à la totalité de l'infrastructure existante et à l'extension de celle-ci.

Il est de principe qu'une loi doit s'interpréter de manière à assurer le respect du postulat de rationalité du législateur. En d'autres termes, il faut considérer que, lorsque le législateur adopte une norme, il le fait de manière cohérente et que l'on ne peut tenter de lui faire dire ce qui n'est pas raisonnable et qu'il n'a voulu dire.

La seule lecture raisonnable de la loi du 12 août 2003 est la suivante : lorsque les nouvelles infrastructures, par exemple une extension, ne peuvent exister de manière autonome d'un point de vue technique, l'ensemble des infrastructures existantes et l'extension forment une unité technique. Cette lecture est par ailleurs confirmée à l'article 22.2 de la directive 2003/55/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2003 concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel et abrogeant la directive 98/30/CE. Cet article stipule que le régime des merchant lines (qui est, à vrai dire, un régime différent de ceux visés par la loi du 12 août 2003 mais qui ne concerne toutefois que des nouvelles infrastructures) s'applique également aux augmentations significatives de la capacité des infrastructures existantes, ainsi qu'aux modifications de ces infrastructures permettant le développement de nouvelles sources d'approvisionnement en gaz. Pour améliorer la sécurité

---

<sup>5</sup> Doc. Parl. Ch. 50 2382/001, p. 4

juridique, il serait souhaitable que la loi gaz soit complétée sur ce point par une disposition similaire à la disposition précitée.

Enfin, comme l'objet d'un arrêté royal est d'apporter les précisions nécessaires par rapport à la loi, la présente proposition définit la notion de « nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci ». De plus, il est possible que la présente proposition d'arrêté royal puisse s'appliquer à d'autres projets qu'au terminal GNL de Zeebrugge et à son extension. La CREG considère, pour sa part, que ces projets doivent disposer d'un caractère international manifeste et que des projets de taille limitée, visant uniquement au renforcement ponctuel de parties du réseau de transport belge, ne doivent pas être considérés comme des nouvelles infrastructures de transport au sens de la loi du 12 août 2003. Pour de tels projets, la CREG se place dans l'esprit des travaux préparatoires de la loi du 12 août 2003 et dans l'esprit de la décision n° 1229/2003/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2003, tout en sachant que cette décision et la liste des projets figurant en annexe sont susceptibles de connaître des modifications dans le futur.

Le terme « slot » est défini en référence à la commercialisation, prévue à partir de 2007, des services du terminal GNL de Zeebrugge. Il est prévu d'en commercialiser la capacité sous une forme intégrée, comprenant les services de réception du gaz naturel liquéfié, de stockage tampon de ce gaz naturel liquéfié et d'émission du gaz naturel regazéifié.

Le terme « rapport quadriennal » est défini du fait de l'approbation par la CREG de tarifs pluriannuels et de la nécessité d'un suivi périodique par la CREG du niveau de ces tarifs. Il désigne le rapport récapitulatif comprenant les comptes de résultats pour les quatre années écoulées et transmis par l'entreprise de transport à la Commission tous les quatre ans à partir de la date d'entrée en vigueur des tarifs pluriannuels.

## **Chapitre II : Structure tarifaire générale**

### **Article 3**

La structure tarifaire établie au travers de l'arrêté royal tarifaire reste inchangée, à l'exception de l'article 3, §2, qui précise que, pour les activités liées aux terminaux GNL, l'activité de base est le slot. Comme il est nécessaire de connaître dès à présent le tarif d'utilisation du terminal, la référence au slot permet de communiquer au marché une information synthétique qui regroupe les services qui seront proposés au terminal dès 2007. Dans un

souci de transparence et de reflet des coûts, l'activité de base « slot » est décomposée en trois services de base, pour lesquels il est possible d'identifier les coûts et les infrastructures auxquels ils se rapportent.

L'article 3,§4, précise que les services d'injection et de prélèvement, dans et à partir des conduites de transport peuvent être offerts séparément, en prévision de l'application éventuelle de tarifs du type « entry-exit » pour les services d'acheminement et de transit.

#### **Article 6**

L'article 6 stipule que les tarifs pluriannuels d'utilisation des nouvelles infrastructures sont établis sur la base d'un budget couvrant une certaine durée. Cette durée est soumise à l'approbation de la CREG et figure dans la proposition tarifaire pluriannuelle de l'entreprise de transport. Elle correspond à la période durant laquelle les tarifs pluriannuels seront appliqués en vue de rémunérer les investissements réalisés dans les nouvelles infrastructures.

La procédure de soumission et d'approbation des tarifs pluriannuels est détaillée aux articles 9 et 10 de la présente proposition d'arrêté royal.

L'approbation par la CREG de ces tarifs pluriannuels implique qu'ils ne pourront faire l'objet d'augmentations pendant la durée d'application. Cette disposition est justifiée par le fait que, dans sa proposition tarifaire pluriannuelle, l'entreprise de transport tient compte, lors de l'élaboration des tarifs pluriannuels, d'une rémunération des capitaux investis dans les nouvelles infrastructures de transport supérieure à la rémunération pour les capitaux investis dans le réseau de transport existant. Cette marge bénéficiaire équitable supérieure peut notamment s'expliquer par un niveau de risque commercial, technique et financier supérieur par rapport au risque lié à des infrastructures de transport existantes. Il est dès lors prévu que l'entreprise de transport assume ce risque à travers une rémunération supérieure des capitaux investis et non en reportant les conséquences négatives de ce risque sur les utilisateurs des nouvelles installations de transport via une hausse du tarif qui leur est appliqué.

Les tarifs pluriannuels étant élaborés sur base d'un budget, c'est à dire de prévisions couvrant une période relativement longue, il est normal que les résultats réalisés au cours d'un exercice déterminé ne correspondent pas aux recettes et dépenses calculées a priori. Une variation au cours du temps de l'utilisation des infrastructures (par exemple par la commercialisation de slots supplémentaires sur le marché primaire, ou de slots non utilisés

sur le marché secondaire), des charges d'exploitation ou encore du montant des capitaux effectivement investis peut provoquer des excédents ou des déficits par rapport aux prévisions. Il est dès lors prévu d'effectuer un contrôle et une éventuelle adaptation à la baisse des tarifs pluriannuels tous les quatre ans à partir de la date de mise en service de la nouvelle infrastructure de transport.

Cette disposition fait explicitement référence aux articles 15/5, §2, 2° et 3°, de la loi gaz, qui stipulent que les tarifs doivent être fixés en fonction des coûts et permettre à l'entreprise de transport de couvrir l'ensemble des coûts réels et que les tarifs comprennent une marge bénéficiaire équitable pour la rémunération des capitaux investis.

En cas d'excédent, soit de bonus, il est prévu de répartir ce surplus entre :

- 1° l'affectation d'une partie de celui-ci à une baisse des tarifs pluriannuels d'utilisation de ces nouvelles infrastructures de transport pour les quatre prochaines années d'exploitation ;
- 2° l'affectation d'une partie de celui-ci à une réserve destinée au financement de nouveaux investissements dans le réseau de transport ;
- 3° l'affectation d'une partie de celui-ci à la discrétion des actionnaires de l'entreprise de transport.

Les raisons, critères et modalités de cette répartition du bonus sont détaillées à l'article 24 de la présente proposition d'arrêté royal.

En cas de déficit, soit de malus, le risque qui accompagne celui-ci est couvert par la rémunération supérieure des capitaux investis par l'entreprise de transport dans les nouvelles infrastructures. Toutefois, dans le cas de circonstances exceptionnelles, indépendantes de la volonté de l'entreprise de transport et qui ont pour conséquence une augmentation importante des coûts liés aux nouvelles infrastructures de transport, le niveau des tarifs pluriannuels pourrait être revu à la hausse, moyennant approbation de la CREG et selon une procédure particulière, précisée à l'article 24, §5, de la présente proposition d'arrêté royal. Il est également prévu que les tarifs pluriannuels puissent être indexés en fonction de paramètres comme l'indice des prix à la consommation.

En synthèse, la procédure relative à la fixation des tarifs est la suivante :

- avant de procéder à l'investissement dans une nouvelle infrastructure de transport, l'entreprise de transport doit soumettre à l'approbation de la CREG un budget incluant une proposition tarifaire pluriannuelle. Les tarifs découlant de cette proposition tarifaire pluriannuelle déterminent, après approbation par la CREG, un plafond que les tarifs effectivement appliqués par l'entreprise de transport après réalisation de la nouvelle infrastructure de transport ne pourront pas dépasser, sauf en cas de circonstances exceptionnelles ;
- lorsque l'investissement dans la nouvelle infrastructure de transport est réalisé, l'entreprise de transport soumet un budget incluant une proposition tarifaire pluriannuelle actualisée à la CREG. Ce budget incluant la proposition tarifaire pluriannuelle actualisée est établi sur base du coût réel d'investissement et d'une estimation plus précise des charges d'exploitation. Tous les quatre ans à partir de la réalisation de l'investissement, l'entreprise de transport soumet un rapport quadriennal à la CREG. Les tarifs découlant de cette proposition tarifaire actualisée et des rapports quadriennaux sont des tarifs devant être approuvés par la CREG et qui seront appliqués par l'entreprise de transport durant les quatre ans à dater de leur approbation. A l'exception de circonstances exceptionnelles et moyennant approbation de la CREG, ces tarifs ne pourront dépasser le plafond déterminé par les tarifs de la proposition tarifaire pluriannuelle approuvée au départ par la CREG. Les tarifs appliqués par l'entreprise de transport seront inférieurs au plafond en cas de bonus.
- Les nouveaux tarifs issus d'une révision à la baisse devront être approuvés par la CREG. Ensuite, ils seront publiés et remplaceront les tarifs précédemment en vigueur. Ils devront être appliqués par l'entreprise de transport à tous les utilisateurs de la nouvelle infrastructure de transport.

### **Chapitre III : Procédure de proposition et d'approbation des tarifs**

A partir du chapitre 3, la proposition d'arrêté royal exécute l'article 15/5, §2, troisième alinéa de la loi gaz, en consacrant un chapitre distinct à chacune des cinq sections de cet article.

## **Article 9**

L'article 9 indique que les prix des services des entreprises de transport directement liés à une activité de transport sont réglementés. Les autres prix (marchés secondaires, etc.) peuvent être analysés et commentés par la CREG par exemple en cas de plainte ou lorsqu'ils jouent un rôle important dans l'organisation du marché (chambre de flexibilité, etc.).

La structure des charges prévisionnelles rémunérant les différents services fait référence, en exécution de l'article 2 de la loi du 12 août 2003, à la marge équitable attribuée aux nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci.

## **Article 10**

Cet article détaille le processus allant de l'introduction de la proposition tarifaire pluriannuelle par l'entreprise de transport de gaz naturel jusqu'à l'approbation de cette proposition par la CREG.

Contrairement aux tarifs d'utilisation du réseau de transport de gaz existant qui doivent être soumis à la CREG de manière annuelle pour approbation, le budget et la proposition tarifaire pluriannuelle pour de nouvelles infrastructures de transport ne doivent pas nécessairement être introduits à une date précise. Lorsque l'entreprise de transport souhaite investir dans la réalisation d'une nouvelle infrastructure de ce type, elle en soumet le budget et la proposition tarifaire pluriannuelle à la CREG qui dispose de délais précis pour l'approuver ou la refuser.

En cas d'approbation de la proposition tarifaire, l'entreprise de transport peut décider de procéder aux investissements prévus. C'est seulement à partir du moment où les nouvelles infrastructures de transport seront opérationnelles que leurs tarifs d'utilisation approuvés par la CREG seront d'application.

En cas de refus de la proposition tarifaire pluriannuelle, la CREG doit mentionner les points du budget comportant la proposition tarifaire pluriannuelle que l'entreprise de transport devra adapter pour obtenir son approbation. L'entreprise de transport est libre de déposer ou non une nouvelle proposition remaniée, selon qu'elle souhaite ou non réaliser l'investissement prévu.

Dans ce contexte, les tarifs provisoires sont sans objet.

## **Chapitre IV : Publication des tarifs**

### **Article 11**

L'article 11 de la présente proposition d'arrêté royal règle la publication des tarifs, en exécution de l'article 15/5, §3, 2°, de la loi gaz. Il prévoit non seulement la publication normale au Moniteur belge et au Journal Officiel des Communautés européennes, laissée aux soins de la CREG, mais également la publication par voie électronique. Cette dernière obligation vaut non seulement pour la CREG, mais également pour l'entreprise de transport. Cette dernière doit en outre informer à temps tous les bénéficiaires des services offerts en utilisant les moyens les plus efficaces. Elle doit également fournir des informations correctes et complètes au sujet des tarifs en vigueur à toutes les personnes qui en font simplement la demande.

### **Article 12**

Le rapport dont il est question à l'article 12 de la présente proposition d'arrêté royal fournira un aperçu non seulement des tarifs appliqués lors de l'exercice précédent, mais également de leur évaluation par la CREG.

## **Chapitre V : Rapports et informations que l'entreprise de transport doit fournir à la CREG en vue du contrôle des tarifs**

### **Article 13**

L'article 13 de la proposition d'arrêté royal règle la rédaction des informations et leur transmission à la CREG afin de permettre le processus de suivi continu par la CREG. Contrairement aux tarifs annuels appliqués actuellement pour l'utilisation du réseau de transport de gaz et pour lesquels on réalise un contrôle trimestriel de l'exécution du budget, il est prévu en ce qui concerne les tarifs pluriannuels d'effectuer ce contrôle une fois par an. Ce délai permet de réduire, tant pour l'entreprise de transport que pour la CREG, les formalités administratives liées à un reporting trimestriel tout en procurant à cette dernière une information suffisamment détaillée concernant l'exploitation des nouvelles infrastructures de transport.

Il est prévu de demander à l'entreprise de transport de transmettre dans le cadre de ce reporting un tableau de sources et d'emplois de fonds de manière à suivre l'affectation de ceux-ci entre les investissements, les réserves et les dividendes à verser aux actionnaires.

Tous les quatre ans à partir de la date d'entrée en vigueur des tarifs pluriannuels, un rapport quadriennal est transmis à la CREG en vue d'évaluer le niveau des tarifs appliqués durant les quatre années d'exploitation écoulées. Ce rapport comprend les comptes de résultats des nouvelles infrastructures de transport pour les quatre années précédentes.

Le délai d'examen du rapport annuel par la CREG est porté à soixante jours du fait de la suppression des rapports trimestriels et que la CREG ne dispose plus des trente jours à dater du dépôt de ces rapports pour transmettre ses remarques à l'entreprise de transport.

#### **Article 14**

Cet article stipule que l'introduction, par l'entreprise de transport concernée, du budget comportant la proposition tarifaire pluriannuelle et du rapport annuel doit se faire à l'aide d'un modèle de rapport communiqué par la CREG à l'entreprise de transport concernée. La CREG estime utile de fournir à l'avance le canevas de base qui sera utilisé pour la procédure d'approbation des tarifs. Ceci ne signifie pas que d'autres informations ne pourront pas être demandées dans le cadre des missions confiées à la CREG par la loi ou que ce canevas ne changera pas (l'expérience indiquera quelles sont les informations qu'il serait utile d'ajouter et les éventuelles informations superflues). En tous cas, le modèle de rapport tiendra compte des scissions selon les activités principales définies au chapitre 1 et des services décrits au chapitre 2 traitant de la structure tarifaire générale.

#### **Article 15**

L'article 15 stipule que l'entreprise de transport met des informations circonstanciées à la disposition de la CREG au sujet des facteurs exogènes auxquels elle sera soumise et qui ont des répercussions sur la gestion du personnel et sur la politique d'investissement. Ces informations sont à communiquer à la CREG tant lors du dépôt du budget comportant la proposition tarifaire pluriannuelle que lors du dépôt du rapport quadriennal et ce, pour les quatre ans qui vont suivre.

Il est proposé de ne plus exiger l'évolution escomptée du produit national brut du fait que cette donnée a peu de rapport avec les nouvelles infrastructures de transport et que c'est surtout la demande future d'utilisation de celles-ci qui importe.

En ce qui concerne les investissements, le but est notamment de permettre une actualisation du plan indicatif d'approvisionnement en gaz naturel visé à l'article 15/13 de la loi gaz et notamment au §2, 3°. Les informations relatives à la gestion du personnel et aux points forts et aux faiblesses de l'entreprise que l'entreprise de transport concernée doit fournir à la

CREG conformément à l'article 15, §1, 3° et 4°, de la présente proposition d'arrêté royal, permettent à la CREG de donner une signification plus qualitative aux rapports chiffrés du budget et de mieux évaluer les risques auxquels l'entreprise de transport est confrontées. L'article 15, §1<sup>er</sup>, 5°, stipule que l'entreprise de transport doit mettre à disposition de la CREG un bilan prévisionnel des comptes annuels pour les trois premières années d'exploitation afin de lui permettre de suivre l'évolution de la structure de financement et, le cas échéant, d'influencer celle-ci dans la direction choisie par elle. L'article 15, §2, de la présente proposition d'arrêté royal impose une nouvelle classification des actifs en leasing afin d'obtenir un rapport consistant au sujet des actifs selon leur type et non selon leur mode de financement (propriété ou leasing).

#### **Article 16**

Cet article impose à l'entreprise de transport de fournir à la CREG, par type de coût, un rapport sur les écarts importants de plus de 10% entre les charges et les produits réels d'une part et le budget d'autre part, ce qui permettra d'éviter tant que possible que la CREG ne doive demander des renseignements ad hoc.

### **Chapitre VI : Obligations comptables de l'entreprise de transport**

#### **Article 17**

Cet article stipule que l'entreprise de transport doit tenir, outre la comptabilité prescrite par la loi, également une comptabilité analytique. La combinaison des deux ensembles de données comptables veillera à garantir la transparence nécessaire à la détermination des tarifs. Sur la base de ces données détaillées, la CREG sera en mesure de réaliser des exercices de comparaison de coûts entre des entreprises similaires et de pouvoir juger en connaissance de cause les coûts qui sont à la base des tarifs de l'entreprise de transport concernée et de leur évolution.

#### **Articles 18 et 19**

Les articles 18 et 19 décrivent un certain nombre de règles spécifiques que la comptabilité analytique de l'entreprise de transport est tenue de respecter dans tous les cas, par exemple l'allocation de tous les coûts selon les services ou sous-services concernés, ainsi que par groupe de clients.

## **Article 20**

L'article 20 traite des données nécessaires au calcul des coûts par unité et qui sont obtenues en dehors de la comptabilité. Ces données non monétaires sont importantes pour déterminer les coûts et donc les tarifs par unité. C'est la raison pour laquelle il a été proposé de gérer ces données de manière consistante et méticuleuse afin de permettre, si nécessaire, la mise en œuvre ultérieure d'un « audit trail ».

## **Article 21**

Il est important que l'entreprise de transport rédige et utilise un plan comptable, tenant compte des objectifs poursuivis par les articles 17 et suivants de la proposition d'arrêté royal et spécifique aux nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci. C'est la raison pour laquelle son approbation par la CREG est essentielle.

## **Chapitre VII : Maîtrise des coûts**

### **Article 22**

L'article 22 de la présente proposition d'arrêté royal détermine, en exécution de l'article 15/5, §2, troisième alinéa, 5°, de la loi gaz, les objectifs devant être poursuivis par l'entreprise de transport en matière de maîtrise des coûts. La périodicité de dépôt à la CREG d'un rapport concernant les résultats des efforts de l'entreprise de transport en vue de maîtriser ses coûts est fixée à quatre ans.

Par ailleurs, l'approbation de la proposition tarifaire peut avoir eu lieu à une date relativement éloignée de la date de mise en œuvre des nouvelles infrastructures et d'entrée en vigueur effective des tarifs pluriannuels. Il est en effet nécessaire de construire ces nouvelles infrastructures et la décision d'approbation des tarifs pluriannuels par la CREG peut constituer un élément décisif dans le fait de les réaliser ou non. Afin que les tarifs pluriannuels respectent le prescrit de l'article 15/5 §2, 2°, de la loi gaz, qui stipule que les tarifs doivent être fixés en fonction des coûts et permettre à l'entreprise de transport de couvrir l'ensemble des coûts réels, il est nécessaire d'évaluer, lorsque les investissements sont réalisés et avant le début de l'utilisation des nouvelles infrastructures de transport, quel est le coût d'investissement réel par rapport au budget et quelles seront les charges, estimées au mieux compte-tenu de l'imminence de la mise en service. Ces données sont à reprendre dans un budget comprenant une proposition tarifaire actualisée.

### **Article 23**

L'article 23 arrête la suite que la CREG peut donner aux résultats issus de telles études de comparaison de coûts. Elle peut dès lors déterminer, sur cette base, que certains coûts sont déraisonnables et refuser pour cette raison leur répercussion sur les tarifs pluriannuels de l'entreprise de transport.

### **Article 24**

Les tarifs pluriannuels d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport sont établis sur la base du budget couvrant la période indiquée à l'article 10 §1<sup>er</sup>, du présent arrêté. Avant la mise en service des nouvelles infrastructures, il est prévu de tenir compte du montant réel des investissements et de l'estimation la plus précise possible des charges par l'intermédiaire d'une proposition tarifaire pluriannuelle actualisée. Tous les quatre ans, il est prévu de déterminer le montant des recettes et des dépenses réelles et l'écart entre celles-ci et le budget à l'aide d'un rapport quadriennal.

Une variation au cours du temps, par rapport aux prévisions, du montant des capitaux effectivement investis, de l'utilisation des infrastructures, ou encore des charges par rapport au budget comprenant la proposition tarifaire approuvée par la CREG, peut provoquer des excédents (bonus) ou des déficits (malus).

En ce qui concerne plus particulièrement les investissements, vu que la proposition tarifaire pluriannuelle peut être réalisée sur base d'un budget élaboré parfois plusieurs années avant la mise en service des installations, il est nécessaire de connaître le coût réel d'investissement et d'évaluer le niveau de celui-ci par rapport au budget. La CREG considère que c'est sur base du coût réel d'investissement que doit être calculée la marge bénéficiaire équitable et non sur base d'un coût d'investissement budgété. Il est en effet impératif que les tarifs pluriannuels respectent le prescrit de l'article 15/5 §2, 2° de la loi gaz, qui stipule que les tarifs doivent être fixés en fonction des coûts et permettre à l'entreprise de transport de couvrir l'ensemble des coûts réels.

Si le montant réel des investissements est supérieur au montant des investissements budgétés, la marge bénéficiaire équitable réelle, octroyée à l'entreprise de transport pour la durée d'application des tarifs, sera limitée à la marge équitable approuvée par la CREG dans sa décision d'approbation de la proposition tarifaire pluriannuelle. La CREG considère en effet, au vu de la rémunération supérieure des capitaux investis rendue possible par la dérogation prévue par la loi du 12 août 2003, que ce niveau supérieur doit permettre de couvrir les risques liés au dépassement éventuel du montant des investissements budgétés.

Dans le cas où le montant réel des investissements est inférieur au montant des investissements budgétés, la marge bénéficiaire équitable réelle, octroyée à l'entreprise de transport pour la durée d'application des tarifs, sera recalculée sur base du montant des investissements réels. Les tarifs pluriannuels devront être également recalculés en conséquence.

Comme mentionné dans le commentaire de l'article 6 de la proposition d'arrêté tarifaire, en cas de déficit, soit de mali, les conséquences financières pour l'activité concernée et pour l'entreprise de transport sont couvertes par la rémunération supérieure des capitaux investis qui lui est octroyée.

Lors de l'élaboration du budget comprenant la proposition tarifaire actualisée ou du rapport quadriennal, en cas d'excédent, soit de bonus, il est prévu que l'entreprise de transport informe la CREG, de manière à prévoir l'implication de ce bonus sur les tarifs pluriannuels pour les quatre années suivantes.

L'entreprise de transport propose une répartition de ce bonus entre :

1° l'affectation d'une partie de celui-ci à une baisse des tarifs pluriannuels d'utilisation de ces nouvelles infrastructures de transport pour les quatre prochaines années d'exploitation. Il est normal que si l'exploitation de la nouvelle infrastructure génère un excédent par rapport aux charges de l'entreprise de transport et à la marge bénéficiaire équitable qui lui est accordée pour les capitaux investis dans cette nouvelle infrastructure, une partie de cet excédent soit redistribuée aux utilisateurs. En effet, ce sont ces utilisateurs qui ont permis la création de cet excédent par le paiement, durant quatre ans, de tarifs pluriannuels d'un niveau plus élevé que celui requis pour couvrir exactement les charges réelles.

2° l'affectation d'une partie de celui-ci à une réserve destinée au financement de nouveaux investissements dans le réseau de transport. Cette possibilité vise à favoriser le développement des nouvelles infrastructures de transport de gaz ainsi que leur utilisation optimale.

3° l'affectation d'une partie de celui-ci à la discrétion des actionnaires de l'entreprise de transport. Dans le cadre actuel appliqué aux tarifs annuels pour l'utilisation du réseau de transport existant, cette motivation est inexistante du fait que la totalité du bonus et du malus est portée au profit ou à charge des tarifs. La possibilité visée ici est destinée à encourager

l'entreprise de transport à réduire et à optimiser ses coûts opérationnels et d'investissement ainsi qu'à promouvoir l'utilisation optimale des nouvelles installations de transport. La CREG considère qu'il est opportun d'inciter l'entreprise de transport dans ce sens, en lui attribuant une partie des bénéfices financiers dégagés par ses efforts de réduction et d'optimisation de ses coûts ainsi que par les mesures d'utilisation optimale des nouvelles infrastructures de transport qu'elle aura appliqués. De même, en ce qui concerne les investissements, la CREG est d'avis qu'il faut soutenir l'entreprise de transport dans une gestion optimale de ceux-ci et que si des gains peuvent être réalisés sans réduire les caractéristiques de sécurité, de sûreté et de capacité des nouvelles infrastructures, une partie de ces gains soient rétrocédés à l'entreprise de transport. Ces mesures incitatives seront précisées dans les lignes directrices spécifiques à adopter par la CREG en ce qui concerne la marge bénéficiaire équitable attribuée aux nouvelles infrastructures de transport.

Lors de l'élaboration du rapport quadriennal, l'entreprise de transport détermine, pour chacune des quatre années d'exploitation écoulées, le bonus ou le malus provoqué par l'application des tarifs d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport. Les malus sont considérés comme étant à charge de l'entreprise de transport, pour les raisons évoquées plus haut. Seuls les bonus sont pris en compte et le montant équivalant à la somme de ceux-ci est réparti, sur proposition de l'entreprise de transport et moyennant approbation de la CREG, entre les 3 possibilités décrites ci-dessus.

Il y n'y a donc pas d'agrégation des bonus et des malus ni de possibilité de compensation des éventuels malus par les éventuels bonus.

Avec la révision quadriennale des tarifs, les éventuels bonus annuels vont produire, en attendant leur affectation future, des intérêts financiers du fait de leur placement sur un compte bancaire ou dans des placements sans risque. Il est dès lors prévu que les produits financiers résultant du placement des bonus soient capitalisés et pris en compte, au même titre que ceux-ci, dans la proposition de répartition visée au présent article.

En cas de malus important, causé par des circonstances exceptionnelles, extérieures à l'entreprise de transport et indépendantes de sa volonté, il est prévu que celle-ci en informe la CREG et lui soumette un rapport motivé et une proposition de révision des tarifs pluriannuels.

Bien qu'il ne soit pas envisagé de rémunérer d'avantage l'entreprise de transport qu'avec la marge bénéficiaire équitable autorisée par la CREG lors de l'approbation de la proposition

tarifaire ou de la proposition tarifaire actualisée, il est nécessaire de lui permettre de répercuter dans ses tarifs pluriannuels, moyennant approbation de la CREG, une éventuelle hausse importante et involontaire de ses coûts qui lui causerait un préjudice grave en terme de résultat.

Enfin, il est nécessaire de publier les décisions de la CREG concernant l'affectation, le cas échéant, du bonus ou du malus visé au présent article ainsi que les nouveaux tarifs pluriannuels qui en résulteront et qui remplaceront les tarifs approuvés précédemment par la CREG.

### **Article 25**

Cet article prévoit que la décision finale d'approbation ou de refus de la proposition de répartition du bonus revient à la CREG. Cette dernière peut décider d'une réduction des tarifs pluriannuels d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport que l'entreprise de transport sera tenue d'appliquer durant quatre ans.

Si les nouveaux investissements qu'il est prévu de financer via la réserve constituée à cet effet ne sont pas réalisés dans les quatre ans qui suivent l'approbation du bonus par la CREG, le risque de voir cette réserve de moyens financiers inutilisée peut amener cette dernière à décider d'une baisse correspondante des tarifs pluriannuels d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport pour les quatre prochaines années d'exploitation. Il va de soi que si les investissements prévus nécessitent un temps de mise en œuvre important ou que si leur réalisation est sujette à des aléas indépendants de l'entreprise de transport (autorisations et concessions en cours de demande, ...) la CREG tiendra compte de ces éléments avant toute décision.

### III. PROPOSITION D'ARRÊTÉ ROYAL

<p style="text-align: center;"><b>PROPOSITION D'ARRÊTÉ ROYAL</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ROYAUME DE BELGIQUE</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>VOORSTEL VAN KONINKLIJK BESLUIT</b></p> <p style="text-align: center;"><b>KONINKRIJK BELGIË</b></p>
<p>MINISTÈRE DES AFFAIRES ECONOMIQUES</p>	<p>MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN</p>
<p><b>Proposition d'arrêté royal relatif à la structure tarifaire générale et aux principes de base et procédures en matière de tarifs et de comptabilité des entreprises de transport de gaz naturel actives sur le territoire belge pour leurs nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci</b></p>	<p><b>Voorstel van koninklijk besluit betreffende de algemene tariefstructuur en de basisprincipes en procedures inzake de tarieven en de boekhouding van de aardgasvervoersondernemingen actief op het Belgische grondgebied voor hun nieuwe transportinfrastructuren erkend als zijnde van nationaal of Europees belang en noodzakelijk om hun ontwikkeling op lange termijn mogelijk te maken.</b></p>
<p><b>ALBERT II, Roi des Belges,</b></p>	<p><b>ALBERT II, Koning der Belgen,</b></p>
<p><b>A tous, présents et à venir, Salut.</b></p>	<p><b>Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.</b></p>
<p>Vu la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, notamment l'article 15/5, § 2, inséré par la loi du 29 avril 1999 remplacé par la loi du 16 juillet 2001 et modifié par la loi du 12 août 2003, l'article 15/5, § 5, inséré par la loi du 12 août 2003 et l'article 20/1, § 2, inséré par la loi du 29 avril 1999;</p>	<p>Gelet op de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, inzonderheid op artikel 15/5, § 2, ingevoegd bij de wet van 29 april 1999 en vervangen bij de wet van 16 juli 2001 en gewijzigd bij de wet van 12 augustus 2003, artikel 15/5, § 5, ingevoegd bij de wet van 12 augustus 2003 en artikel 20/1, § 2, ingevoegd bij de wet van 29 april 1999 ;</p>
<p>Vu la proposition de la Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz, donnée le ... 2003;</p>	<p>Gelet op het voorstel van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas, gegeven op ...2003 ;</p>
<p>Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances donné le ... 2003;</p>	<p>Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op ...2003 ;</p>

Vu l'avis n° ... du Conseil d'Etat, donné le ... 2003, en application de l'article 84, premier alinéa, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;	Gelet op het advies nr. ... van de Raad van State, gegeven op .....2003, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;
Sur la proposition de Notre Ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique,	Op de voordracht van Onze Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid,
Nous avons arrêté et arrêtons :	Hebben Wij besloten en besluiten Wij :
<b>CHAPITRE 1<sup>er</sup>. – Définitions</b>	<b>HOOFDSTUK I. – Definities</b>
<b>Article 1<sup>er</sup>.</b> Les définitions, figurant à l'article 1 <sup>er</sup> de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, modifiée par la loi du 29 avril 1999 et la loi du 16 juillet 2001, s'appliquent au présent arrêté royal.	<b>Artikel 1.</b> De definities, vervat in artikel 1 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, gewijzigd door de wet van 29 april 1999 en de wet van 16 juli 2001 zijn van toepassing op dit koninklijk besluit.
Pour l'application de cet arrêté, il y a lieu d'entendre par :	Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :
1° "la loi du 12 avril 1965" : la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations;	1° "de wet van 12 april 1965" : de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen;
2° "proposition tarifaire pluriannuelle" : la proposition de l'entreprise de transport de gaz naturel, contenant l'ensemble des tarifs qu'elle doit soumettre à l'approbation de la Commission, conformément à l'article 15/5, § 2, de la loi du 12 avril 1965 modifié par la loi du 12 août 2003;	2° "meerjarentariefvoorstel" : het voorstel van de aardgasvervoersonderneming omvattende al de tarieven die ze aan de Commissie ter goedkeuring dient voor te leggen, overeenkomstig artikel 15/5, § 2, van de wet van 12 april 1965 gewijzigd door de wet van 12 augustus 2003;
3° "activité principale" : toute activité liée ou non au gaz naturel et faisant partie de la liste suivante : la production de gaz naturel, les activités liées aux installations en amont, les activités des terminaux GNL, l'acheminement dans un réseau de transport (à destination du marché belge ou pour le transit de frontière à frontière), le stockage, le fonctionnement intégré du réseau de transport, l'achat et la fourniture de gaz naturel, les activités liées à la chambre de flexibilité, la distribution de gaz naturel et les	3° "hoofdactiviteit" : iedere activiteit die al dan niet verband houdt met aardgas en die deel uitmaakt van de volgende lijst: de productie van aardgas, de activiteiten in verband met de upstream-installaties, de activiteiten van de LNG-terminals, de overbrenging in een vervoersnet (bestemd voor de Belgische markt of voor de doorvoer van grens tot grens), de opslag, de geïntegreerde werking van het vervoersnet, de aankoop en de levering van aardgas, de activiteiten in verband met de

autres activités (activités non liées au gaz naturel);	flexibiliteitskamer, de aardgasdistributie en de andere activiteiten (niet met aardgas verbonden activiteiten);
4° "activités des terminaux GNL" : toute activité ayant pour but principal de réceptionner du gaz naturel liquéfié et de le re-gazéifier en vue de l'injecter dans un réseau de transport de gaz naturel, y compris le stockage tampon nécessaire;	4° "activiteiten van de LNG-terminals" : elke activiteit die als hoofddoel heeft vloeibaar aardgas te ontvangen en terug gasvormig te maken, om het te injecteren in een aardgasvervoersnet, met inbegrip van de nodige bufferstockage;
5° "acheminement" : activité qui consiste à délivrer du gaz naturel à un endroit précis du réseau de transport grâce à l'utilisation d'un réseau de canalisations et à la prise en charge d'une quantité de gaz équivalente à un des points d'entrée de ce réseau de canalisations;	5° "overbrenging" : activiteit die erin bestaat aardgas te bezorgen op een precieze plaats van het vervoersnet door middel van een leidingennet en door het ontvangen van een equivalente hoeveelheid gas aan een van de ingangspunten van dit leidingennet;
6° "stockage" : activité qui consiste à stocker du gaz naturel, sous forme gazeuse ou liquéfiée, dans des installations qui sont prévues principalement pour cet objectif;	6° "opslag" : activiteit die erin bestaat aardgas in gasvorm of in vloeibare vorm op te slaan in installaties die voornamelijk hiervoor dienen;
7° "chambre de flexibilité" : organe qui négocie avec tous les acteurs intéressés du secteur du gaz naturel, aussi bien en Belgique qu'à l'étranger en vue d'augmenter l'efficacité du système de transport d'une part grâce à son action complémentaire aux services proposés par les entreprises de transport et d'autre part en minimalisant, au profit de tous, les éventuels effets des rigidités résultants des systèmes tarifaires appliqués en Belgique;	7° "flexibiliteitskamer" : orgaan dat onderhandelt met alle geïnteresseerde actoren van de aardgassector, zowel in België als in het buitenland, om de doeltreffendheid van het vervoersysteem te verhogen, enerzijds door middel van zijn complementaire werking bij de door de vervoersondernemingen aangeboden diensten en anderzijds, door ten bate van alle betrokkenen de eventuele effecten van de rigiditeit voortvloeiend uit de in België toegepaste tariefsystemen te beperken;
8° "sous-service" : prestation homogène pouvant être réalisée par une entreprise de transport de gaz naturel et regroupée au sein d'un ensemble plus vaste (un service);	8° "subdienst" : homogene prestatie die kan worden uitgevoerd door een aardgasvervoersonderneming en gehergroepeerd in het kader van een groter geheel (een dienst);
9° "service" : tout regroupement logique de plusieurs sous-services au sein d'une seule appellation (un service) en vue d'appliquer un tarif unique pour l'ensemble de ces prestations et de simplifier ainsi la liste des structures tarifaires;	9° "dienst" : iedere logische hergroepering van meerdere subdiensten in het kader van één enkele benaming (een dienst) met het doel om een enkel tarief toe te passen voor al deze prestaties en om zodoende de lijst van de tariefstructuren te vereenvoudigen;
10° "service de base" : chaque service qui est nécessaire pour assurer une activité principale;	10° "basisdienst" : elke dienst die noodzakelijk is om een hoofdactiviteit te verzekeren;

11° "service complémentaire" : tout service qui complète les services de base sans être absolument nécessaire et que l'entreprise de transport et l'utilisateur du réseau de transport concerné sont libres respectivement d'offrir et d'acheter ou non;	11° "complémentaire dienst" : iedere dienst die de basisdiensten aanvult zonder absoluut nodig te zijn en waarvan het de vervoersonderneming en de betrokken gebruiker van het vervoersnetwerk vrij staat deze al dan niet aan te bieden, respectievelijk te gebruiken;
12° "service supplémentaire" : tout service qui ne fait pas partie d'un service de base ou d'un service complémentaire;	12° "supplémentaire dienst" : iedere dienst die geen deel uitmaakt van een basisdienst of van een complementaire dienst;
13° "activité de base" : tout ensemble de services de base qui constitue une activité homogène au sein d'une activité principale;	13° "basisactiviteit" : iedere groep basisdiensten die een homogene activiteit vormt in het kader van een hoofdactiviteit;
14° "coût d'un service" : tout ensemble de coûts liés à la prestation d'un service, majoré du coût des impôts, prélèvements, surcharges, contributions et redevances imputés au service concerné;	14° "kosten van een dienst" : iedere groep kosten die verband houdt met de verlening van een dienst, vermeerderd met de kosten van de belastingen, heffingen, toeslagen, bijdragen en vergoedingen toegewezen aan de betrokken dienst;
15° "coût d'un sous-service" : tout ensemble de coûts liés à la prestation d'un sous-service, majoré du coût des impôts, prélèvements, surcharges, contributions et redevances imputés au sous-service concerné;	15° "kosten van een subdienst" : iedere groep kosten die verband houdt met de verlening van een subdienst, vermeerderd met de kosten van de belastingen, heffingen, toeslagen, bijdragen en vergoedingen toegewezen aan de betrokken subdienst;
16° "nature des charges" : la nature des charges d'une entreprise visée à l'article 3, deuxième alinéa, de l'arrêté royal du 8 octobre 1976, relatif aux comptes annuels des entreprises;	16° "kostensoort" : de aard van de kosten van een onderneming zoals bedoeld in artikel 3, tweede lid, van het koninklijk besluit van 8 oktober 1976 met betrekking tot de jaarrekening van de ondernemingen;
17° "générateur direct de coûts" : tout paramètre reflétant le lien causal direct entre, d'une part, un service ou un sous-service et, d'autre part, les coûts correspondants;	17° "directe kostenveroorzaker" : iedere parameter die het direct oorzakelijk verband weerspiegelt tussen enerzijds, een dienst of een subdienst en anderzijds, de overeenkomstige kosten;
18° "clef de répartition" : toute clef forfaitaire utilisée pour imputer des coûts à un service ou un sous-service dans des proportions fixées conventionnellement lorsqu'il n'existe pas de générateur direct de coûts;	18° "verdeelsleutel" : elke forfaitaire sleutel gebruikt voor de toewijzing van kosten aan een dienst of een subdienst, in de bij afspraak vastgestelde verhoudingen, als er geen directe kostenveroorzaker is;
19° "raccordement" : intervention par laquelle l'entreprise de transport de gaz naturel connecte les installations d'un client au réseau de transport de gaz naturel. Par cette intervention, des liens juridiques et financiers sont automatiquement créés entre	19° "aansluiting" : interventie waarmee de aardgasvervoersonderneming de installaties van een klant verbindt met het aardgasvervoersnet. Door deze interventie worden automatisch juridische en financiële banden tussen de vervoersonderneming en

l'entreprise de transport et le client;	de klant gecreëerd;
20° "pression" : la pression effective, c'est-à-dire la pression comptée au-dessus de la pression atmosphérique, si le terme « pression » n'est pas précisé autrement;	20° "druk" : de effectieve druk, met andere woorden, de druk gerekend boven de luchtdruk, indien de term «druk»niet anders gepreciseerd is;
21° "pression maximale de service admissible" : la pression effective maximale à laquelle une canalisation ou un branchement peut être exploité conformément aux dispositions légales en vigueur ;	21° "maximum toelaatbare bedrijfsdruk" : de maximum effectieve druk waarop een leiding of een aftakking kan worden geëxploiteerd overeenkomstig de geldende wettelijke bepalingen;
22° « nouvelle infrastructure de transport reconnue comme d'intérêt national ou européen et nécessaire pour permettre le développement à long terme de celle-ci » : toute nouvelle infrastructure ou toute infrastructure existante dont la capacité est augmentée significativement ou est modifiée d'une autre manière, à condition que cette infrastructure, son augmentation de capacité ou sa modification contribue à la sécurité d'approvisionnement en gaz de la Belgique et/ou de l'Union européenne et à l'augmentation de la concurrence sur le marché belge et/ou européen ;	22° « nieuwe transportinfrastructuur erkend als zijnde van nationaal of Europees belang en noodzakelijk om hun ontwikkeling op lange termijn mogelijk te maken » : elke nieuwe infrastructuur of elke bestaande infrastructuur waarvan de capaciteit aanzienlijk verhoogd wordt of die op enige andere wijze gewijzigd wordt, op voorwaarde dat deze infrastructuur, zijn capaciteitsverhoging of wijziging bijdraagt tot de bevoorradingszekerheid in aardgas in België en/of de Europese Unie en tot de verhoging van de concurrentie op de Belgische en/of Europese markt;
23° « slot » : activité de base comprenant la réception et le déchargement d'un navire transportant du GNL, le stockage tampon de gaz naturel liquéfié et la regazéification et la mise à disposition de gaz ;	23° « slot » : basisactiviteit die de ontvangst en de lossing bevat van een schip dat LNG vervoert, de bufferstockage van vloeibaar aardgas en de hervergassing en de ter beschikking stelling van het gas;
24° « rapport quadriennal » : rapport transmis par l'entreprise de transport à la Commission tous les quatre ans à partir de la mise en service de la nouvelle infrastructure de transport et comprenant, pour les quatre années d'exploitation écoulées, les comptes de résultats des nouvelles infrastructures de transport reconnues comme d'intérêt national ou européen et nécessaires pour permettre le développement à long terme de celles-ci.	24° « vierjaarlijks rapport » : rapport overgemaakt door de vervoersonderneming aan de Commissie elke vier jaar vanaf de ingebruikname van de nieuwe transportinfrastructuur en daarin begrepen, voor de vier voorbije exploitatiejaren, de resultatenrekeningen van de nieuwe transportinfrastructuren erkend als zijnde van nationaal of Europees belang en noodzakelijk om hun ontwikkeling op lange termijn mogelijk te maken.
<b>CHAPITRE II. - Structure tarifaire générale</b>	<b>HOOFDSTUK II. - Algemene tariefstructuur</b>
<b>Art. 2.</b> La structure tarifaire générale, prévue conformément à l'article 15/5, § 2, de la loi	<b>Art. 2.</b> De algemene tariefstructuur, voorzien overeenkomstig artikel 15/5, § 2, van de wet

du 12 avril 1965, distingue trois types de tarifs :	van 12 april 1965, onderscheidt drie soorten tarieven:
1° les tarifs pour les services de base, visés à l'article 3 du présent arrêté;	1° de tarieven voor de basisdiensten, bedoeld in artikel 3 van dit besluit;
2° les tarifs pour les services complémentaires, visés à l'article 4 du présent arrêté;	2° de tarieven voor de complementaire diensten, bedoeld in artikel 4 van dit besluit;
3° les tarifs pour les services supplémentaires, visés à l'article 5 du présent arrêté.	3° de tarieven voor de supplementaire diensten, bedoeld in artikel 5 van dit besluit.
<b>Art. 3.</b> § 1 <sup>er</sup> . Les tarifs pour les services de base sont établis au sein de chaque activité de base des activités principales qui sont liées au réseau de transport de gaz naturel.	<b>Art. 3.</b> § 1. De tarieven voor de basisdiensten worden opgesteld in het kader van iedere basisactiviteit van de hoofdactiviteiten die in verband staan met het aardgasvervoersnet.
§ 2. Pour les activités des terminaux GNL, l'activité de base est le slot qui se compose de trois services de base :	§ 2. Voor de activiteiten van de LNG-terminals is de basisactiviteit de slot die bestaat uit drie basisdiensten:
1° la réception et le déchargement du gaz naturel liquéfié;	1° de ontvangst en het lossen van het vloeibaar aardgas;
2° le stockage tampon de ce gaz naturel liquéfié nécessaire pour un processus normal de régazéification, c'est-à-dire 1 jour de stockage par tranche d'une quantité de m <sup>3</sup> de GNL déchargé au terminal égale à la capacité journalière normale (c'est-à-dire la capacité nominale annuelle de régazéification présente sur le site divisée par 365,25 et par 1,15);	2° de bufferstockage van dit vloeibaar aardgas nodig voor een normaal proces van hervergassing, d.w.z. 1 stockagedag per hoeveelheid m <sup>3</sup> LNG gelost in de terminal, gelijk aan de normale dagcapaciteit (d.w.z. de nominale jaarlijkse capaciteit tot hervergassing ter plaatse aanwezig gedeeld door 365,25 en door 1,15);
3° la regazéification du gaz naturel liquéfié.	3° het opnieuw gasvormig maken van het vloeibaar aardgas.
§ 3. Pour les installations de stockage, les activités de base sont :	§ 3. Voor de opslaginstallaties zijn de basisactiviteiten :
1° l'injection du gaz naturel dans le stockage, composé du service de base éponyme;	1° de injectie van het aardgas in de opslag, bestanddeel van de naamgevende basisdienst;
2° le stockage du volume requis pendant la période demandée, composé du service de base éponyme;	2° de opslag van het vereiste volume tijdens de gevraagde periode, bestanddeel van de naamgevende basisdienst;

<p>3° la ré-émission du gaz naturel à la sortie du stockage, composé du service de base éponyme.</p>	<p>3° het opnieuw afgeven van het aardgas aan de uitgang van de opslag, bestanddeel van de naamgevende basisdienst.</p>
<p>§ 4. Pour l'acheminement dans un réseau de transport, les activités de base sont :</p>	<p>§ 4. Voor de overbrenging in een vervoersnet zijn de basisactiviteiten:</p>
<p>1° l'acheminement à destination du marché national, y compris les prestations relatives aux points d'atterrage, composé des services de base suivants :</p>	<p>1° de overbrenging naar de nationale markt, met inbegrip van de prestaties met betrekking tot de aanlandingspunten, dat bestaat uit de volgende basisdiensten:</p>
<p>a) l'acheminement à travers les conduites principales de transport (installations comprenant la réception et les canalisations dont la pression maximale de service admissible est égale ou supérieure à 65 bar), y compris les compressions et les détentes sur réseau, les installations de régulation de débit et de pression, les branchements standards raccordés à ces conduites ainsi que l'entretien et l'exploitation de ces installations; b) l'acheminement à travers les conduites secondaires de transport (installations comprenant la réception et les canalisations dont la pression maximale de service admissible est inférieure à 65 bar), y compris les compressions et les détentes sur réseau, les installations de régulation de débit et de pression, les branchements standards raccordés à ces conduites ainsi que l'entretien et l'exploitation de ces installations. Ces services peuvent être offerts séparément pour l'injection et le prélèvement.</p>	<p>a) de overbrenging door de hoofdvervoersleidingen (installaties bestaande uit de ontvangst en de leidingen waarvan de maximum toelaatbare bedrijfsdruk gelijk is aan of groter dan 65 bar), met inbegrip van de samendrukkingen en ontspanningen op het net, de debiet- en drukregelinstallaties, de standaard aftakkingen aangesloten op deze leidingen, alsook het onderhoud en de exploitatie van deze installaties; b) de overbrenging door de secundaire vervoersleidingen (installaties bestaande uit de ontvangst en de leidingen waarvan de maximum toelaatbare bedrijfsdruk kleiner is dan 65 bar), met inbegrip van de samendrukkingen en de ontspanningen op het net, de debiet- en drukregelinstallaties, de standaardaftakkingen aangesloten op deze leidingen, alsook het onderhoud en de exploitatie van deze installaties. Deze diensten mogen afzonderlijk aangeboden worden voor de injectie en de afname.</p>
<p>2° le transit de frontière à frontière, y compris les prestations relatives aux points d'atterrage, composé du service de base qui consiste en l'acheminement à travers les conduites principales de transport (installations comprenant la réception et les canalisations dont la pression maximale de service admissible est égale ou supérieure à 65 bar), leur entretien et leur exploitation, à l'exclusion des services complémentaires de compression et de détente. Ces services peuvent être offerts séparément pour l'injection et le prélèvement.</p>	<p>2° de doorvoer van grens tot grens, met inbegrip van de prestaties met betrekking tot de aanlandingspunten, die bestaat uit de basisdienst inhoudende de overbrenging door de hoofdvervoersleidingen (installaties bestaande uit de ontvangst en de leidingen waarvan de maximum toegelaten bedrijfsdruk gelijk is aan of groter dan 65 bar), hun onderhoud en hun exploitatie, behalve de complementaire samendrukkings- en ontspanningsdiensten. Deze diensten mogen afzonderlijk aangeboden worden voor de injectie en de afname.</p>
<p>3° le service de flexibilité lié à l'acheminement dans le réseau de transport (stockage dans les canalisations), composé</p>	<p>3° de flexibiliteitsdienst verbonden met de overbrenging in het vervoersnet (opslag in de leidingen), bestanddeel van de</p>

du service de base éponyme.	naamgevende basisdienst.
§ 5. Pour le fonctionnement intégré du réseau de transport, les activités de base sont la coordination de l'ensemble des services de base et complémentaires du réseau de transport de gaz naturel, à l'exception des éventuelles prestations de la chambre de flexibilité qui ne demandent pas à être coordonnées. Ces différentes activités de base sont composées des services de base suivants :	§ 5. Voor de geïntegreerde werking van het vervoersnet zijn de basisactiviteiten de coördinatie van alle basis- en complementaire diensten van het aardgasvervoersnet, behalve bepaalde prestaties van de flexibiliteitskamer die geen coördinatie vereisen. Deze verschillende basisactiviteiten bestaan uit de volgende basisdiensten :
1° la chambre de contrôle, y compris la gestion administrative et la commercialisation des différents services de base et complémentaires des activités des terminaux GNL, au stockage et à l'acheminement dans le réseau de transport;	1° de controlekamer, met inbegrip van het administratief beheer en de commercialisering van de verschillende basis- en complementaire diensten van de activiteiten van de LNG-terminals, met de opslag en met de overbrenging in het vervoersnet;
2° la gestion technique du réseau, y compris le comptage de contrôle aux frontières et au sein du réseau, la surveillance de la qualité (composition et pression) et de la température du gaz et la compensation des pertes dans le réseau de transport;	2° het technisch beheer van het net, met inbegrip van de controlemeting aan de grenzen en in het net, het toezicht op de kwaliteit (samenstelling en druk) en temperatuur van het gas en de compensatie van de verliezen in het vervoersnet;
3° le raccordement;	3° de aansluiting;
4° l'accès au système de données générales;	4° de toegang tot het algemeen datasysteem;
5° l'équilibrage de secours du réseau (réservations en volume et en débit);	5° de veiligheidsuitbalancering van het net (reservering in volume en in debiet);
6° la récupération des coûts imposés, notamment les obligations de service public.	6° de recuperatie van de opgelegde kosten, met name de openbare dienstverplichtingen.
§ 6. Pour la chambre de flexibilité, il n'y a pas de service de base.	§ 6. Voor de flexibiliteitskamer is er geen basisdienst.
<b>Art. 4.</b> Les tarifs pour les services complémentaires concernent notamment les services complémentaires suivants :	<b>Art. 4.</b> De tarieven voor de complementaire diensten hebben met name betrekking op de volgende complementaire diensten :
1° pour les activités des terminaux GNL, il y a notamment :	1° voor de activiteiten van de LNG-terminals is er met name:
a) la flexibilité liée à une utilisation de stockage dépassant celle qui est nécessaire pour un processus normal;	a) de flexibiliteit verbonden met een stockagegebruik dat het gebruik nodig voor een normaal proces, overschrijdt;

b) la modification de la composition du gaz émis;	b) de wijziging van de samenstelling van het afgegeven gas;
2° pour les installations de stockage, il y a notamment : la modification de la composition du gaz entrant;	2° voor de stockage-installaties is er met name : de wijziging van de samenstelling van het binnenkomend gas;
3° pour l'acheminement à travers le réseau de transport, il y a notamment :	3° voor de overbrenging door het vervoersnet is er met name :
a) l'odorisation; b) les installations de détente aux points de livraison; c) les installations de comptage chez les clients; d) le réchauffement du gaz spécifique pour certains clients; e) les études particulières relatives au réseau de transport de gaz naturel; f) les prestations relatives aux points d'atterrage pour le transit; g) la compression relative au transit, y compris ses consommations; h) la détente relative au transit, y compris ses consommations;	a) de odorisering; b) de ontspanningsinstallaties aan de afnamepunten; c) de meetinstallaties bij de klanten; d) de opwarming van het gas, specifiek voor bepaalde klanten; e) de specifieke studies betreffende het aardgasvervoersnet; f) de prestaties met betrekking tot de aanlandingspunten voor de doorvoer; g) de samendrukking voor de doorvoer, met inbegrip van het verbruik ervan; h) de ontspanning voor de doorvoer, met inbegrip van het verbruik ervan;
4° pour le fonctionnement intégré du réseau de transport, il y a notamment : a) la modification des caractéristiques du gaz; b) le service d'information relatif aux variations prévisionnelles de la qualité du gaz;	4° voor de geïntegreerde werking van het vervoersnet is er met name : a) de wijziging van de kenmerken van het gas; b) de informatiedienst voor de verwachte schommelingen van de gaskwaliteit;
5° pour la chambre de flexibilité, il n'y a pas de services complémentaires.	5° voor de flexibiliteitskamer zijn er geen complementaire diensten.
<b>Art. 5.</b> Les tarifs pour les services supplémentaires sont établis au cas par cas par le prestataire de service.	<b>Art. 5.</b> De tarieven voor de supplementaire diensten worden geval per geval door de dienstverlener opgesteld.
Pour la chambre de flexibilité, les services supplémentaires recouvrent tous les services disponibles en Belgique et à l'étranger qui lui permettront d'accomplir sa mission. Ils comprennent notamment :	Voor de flexibiliteitskamer dekken de supplementaire diensten alle diensten beschikbaar in België en in het buitenland die haar in staat zullen stellen haar taak te vervullen. Zij omvatten met name :
a) les services concernant l'organisation d'un marché secondaire des capacités au profit de clients finaux ou autres; b) les services concernant l'organisation	a) de diensten voor de organisatie van een secundaire markt van de capaciteiten ten gunste van de eindafnemers of anderen; b) de diensten voor de organisatie van een

d'un marché d'échange entre gaz de caractéristiques différentes.	uitwisselingsmarkt tussen gas met verschillende kenmerken.
<b>Art. 6. §1<sup>er</sup>.</b> Tout tarif relatif aux services de base et aux services complémentaires d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport est établi en fonction des paramètres les plus représentatifs du service offert.	<b>Art. 6. §1.</b> Ieder tarief voor de basisdiensten en de complementaire diensten voor het gebruik van nieuwe transportinfrastructuren wordt opgesteld rekening houdend met de meest representatieve parameters van de aangeboden dienst.
Le tarif peut comporter des termes liés à la souscription de ces paramètres (partie fixe) et des termes liés à l'utilisation de ces paramètres (partie proportionnelle).  La proportion entre la partie liée à l'utilisation et la partie liée à la souscription est déterminée par une politique basée sur la recherche de la plus grande efficacité possible en adoptant une stratégie d'optimisation à moyen terme des coûts et des services rendus par le réseau. Pour chaque service, une proportion raisonnable doit être soumise à l'approbation préalable de la Commission.	Het tarief kan termen omvatten in verband met de onderschrijving van deze parameters (vast deel) en termen in verband met het gebruik van deze parameters (evenredig deel). De verhouding tussen het deel verbonden met het gebruik en het deel verbonden met de onderschrijving wordt bepaald door een beleid gebaseerd op het streven naar de grootst mogelijke efficiëntie en door het toepassen van een strategie van optimalisering op middellange termijn van de kosten en van de door het net verleende diensten. Voor iedere dienst moet vooraf een redelijke verhouding ter goedkeuring aan de Commissie worden voorgelegd.
§2. En conformité avec l'article 15/5, §2, 2° et 3°, de la loi du 12 avril 1965, les tarifs découlant de l'approbation, le cas échéant, de la proposition tarifaire pluriannuelle par la Commission et relatifs aux nouvelles infrastructures de transport déterminent le plafond qui est d'application durant la période proposée par l'entreprise de transport et approuvée par la Commission, conformément à l'article 10, § 3, du présent arrêté. Les tarifs d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport peuvent être revus de manière à rester inférieurs ou égaux au plafond, moyennant approbation de la Commission et conformément aux dispositions de l'article 24, §1 à 4, du présent arrêté. Une éventuelle révision à la hausse des tarifs par rapport au plafond peut s'envisager uniquement de manière conforme aux dispositions prévues à l'article 24, §5 à 7, du présent arrêté.	§2. Overeenkomstig artikel 15/5 §2, 2° en 3°, van de wet van 12 april 1965, bepalen de tarieven die voortvloeien uit de goedkeuring van het meerjarentariefvoorstel door de Commissie en met betrekking tot de nieuwe transportinfrastructuren desgevallend het plafond dat van toepassing is tijdens de periode voorgesteld door de vervoersonderneming en goedgekeurd door de Commissie, overeenkomstig artikel 10, §3, van dit besluit. De tarieven voor het gebruik van de nieuwe transportinfrastructuren kunnen zodanig herzien worden dat ze lager dan of gelijk aan het plafond blijven, mits goedkeuring van de Commissie en overeenkomstig artikel 24, §1 tot 4, van dit besluit. Een eventuele herziening met verhoging van de tarieven ten opzichte van het plafond kan enkel gebeuren overeenkomstig de beschikkingen voorzien in artikel 24, §5 tot 7, van dit besluit.
§3. Les tarifs pluriannuels peuvent être indexés, moyennant approbation par la	§3. De meerjarentarieven kunnen geïndexeerd worden, mits goedkeuring door

Commission, en fonction de paramètres dont notamment l'indice des prix à la consommation.	de Commissie, in functie van parameters waaronder met name het indexcijfer van de consumptieprijzen.
<b>Art. 7.</b> Lorsque cela est possible et raisonnable, les tarifs comporteront des termes différenciés en fonction des saisons les plus représentatives pour le service concerné en vue d'optimiser l'efficacité des investissements et donc leur utilisation.	<b>Art. 7.</b> Als dat mogelijk en redelijk is, zullen de tarieven verschillende termen omvatten afhankelijk van de meest representatieve seizoenen voor de betrokken dienst, om de doeltreffendheid van de investeringen en dus van hun gebruik te optimaliseren.
<b>Art. 8.</b> Les suppléments tarifaires résultant du non-respect des conditions d'utilisation ordinaires du réseau de transport sont établis sur base des coûts réels induits à court et à moyen terme, tels que par exemple le tarif lié à l'équilibrage de secours du réseau ou les prix de la chambre de flexibilité; ils ont aussi pour objet d'assurer une utilisation raisonnable du réseau de transport en fonction des conditions normales d'utilisation du réseau de transport concerné.	<b>Art. 8.</b> De tarifiere toeslagen die voortvloeien uit de niet-naleving van de gewone gebruiksvoorwaarden voor het vervoersnet zullen worden vastgesteld op basis van de op korte en middellange termijn werkelijk opgelopen kosten, zoals bijvoorbeeld het tarief verbonden met de veiligheidsuitbalancing van het net of de prijzen van de flexibiliteitskamer; zij hebben eveneens tot doel een verstandig gebruik van het vervoersnet te verzekeren, in functie van de normale gebruiksvoorwaarden van het desbetreffende vervoersnet.
<b>CHAPITRE III. - Procédure de soumission et d'approbation des tarifs</b>	<b>HOOFDSTUK III. - Procedure voor de voorlegging en de goedkeuring van de tarieven</b>
<b>Art. 9. § 1<sup>er</sup>.</b> Les tarifs des entreprises de transport de gaz naturel relatifs aux services de base et aux services complémentaires sont réglementés.	<b>Art. 9. § 1.</b> De tarieven van de aardgasvervoersondernemingen betreffende de basisdiensten en de complementaire diensten zijn gereguleerd.
§ 2. Les tarifs pour les services supplémentaires des entreprises de transport de gaz naturel, les tarifs pratiqués entre les différents utilisateurs du réseau de transport et les tarifs ou montants qui sont facturés à l'entité responsable du réseau de transport, par exemple dans le cadre d'un financement ou d'un coût opérationnel externe, ne doivent pas être soumis au préalable à la Commission. Ils pourront toutefois être analysés et commentés par elle, par exemple en cas de plainte ou lorsqu'ils jouent un rôle important dans l'organisation du marché (chambre de flexibilité, etc.). Ces commentaires pourront faire l'objet d'une publication.	§ 2. De tarieven voor de supplementaire diensten van de aardgasvervoersondernemingen, de tarieven toegepast tussen de verschillende gebruikers van het vervoersnet en de tarieven of bedragen die worden gefactureerd aan de verantwoordelijke entiteit van het vervoersnet, bijvoorbeeld in het kader van een financiering of van een externe operationele kost, moeten niet vooraf aan de Commissie worden voorgelegd. Ze kunnen wel door haar geanalyseerd en van commentaar voorzien worden, bijvoorbeeld in geval van klacht of wanneer ze een belangrijke rol spelen in de organisatie van de markt (flexibiliteitskamer, enz.). Deze commentaren zullen het

	voorwerp kunnen uitmaken van een publicatie.
§3. Chaque service presté et facturé à un client est rémunéré par un tarif qui couvre les charges prévisionnelles présentées par l'entreprise de transport concernée qui sont approuvées par la Commission, compte tenu du respect de l'absence de subsides croisés, de l'article 24 et de ce qui est mentionné aux §§ 1 <sup>er</sup> et 2 ci-dessus.	§ 3. Elke aan een klant verleende en gefactureerde dienst wordt vergoed volgens een tarief dat de geraamde kosten dekt, die door de betrokken vervoersonderneming werden voorgelegd en door de Commissie goedgekeurd, rekening houdend met het respecteren van de afwezigheid van kruissubsidies, van artikel 24 en van hetgeen vermeld wordt onder §§1 en 2 hierboven.
Ces charges prévisionnelles comprennent : - les charges d'exploitation relatives aux biens et services ; - les charges d'exploitation relatives au personnel ; - les charges d'exploitation relatives aux amortissements et aux provisions ; - les prestations des autres activités principales ; - les autres charges d'exploitation ; - une marge équitable destinée à rémunérer les capitaux à investir ou investis dans les nouvelles infrastructures de transport via les fonds propres et les fonds empruntés auprès de tiers ; lorsque la nouvelle infrastructure résulte de l'extension d'une infrastructure existante, le niveau de la marge équitable peut être différent selon qu'elle rémunère des capitaux investis dans la partie existante et dans l'extension ; - les charges exceptionnelles ; - les impôts, prélèvements, surcharges et contributions.	Deze geraamde kosten bestaan uit: - de exploitatiekosten betrekking hebbend op goederen en diensten; - de exploitatiekosten betrekking hebbend op het personeel; - de exploitatiekosten betrekking hebbend op de afschrijvingen en provisies; - de prestaties van andere hoofdactiviteiten; - andere exploitatiekosten; - een billijke marge bestemd voor het vergoeden van te investeren of geïnvesteerd kapitaal in de nieuwe transportinfrastructuur via eigen fondsen en fondsen geleend bij derden; wanneer de nieuwe infrastructuur voortspuit uit de uitbreiding van een bestaande infrastructuur, kan het niveau van de billijke winstmarge verschillend zijn naargelang dat deze de geïnvesteerde kapitalen vergoedt in het bestaande deel en in de uitbreiding; - uitzonderlijke kosten; - belastingen, heffingen, toeslagen en bijdragen.
<b>Art. 10.</b> § 1 <sup>er</sup> . L'entreprise de transport doit introduire son budget, comportant la proposition tarifaire pluriannuelle auprès de la Commission. La proposition tarifaire inclut la date d'entrée en vigueur des tarifs et la durée d'application de ceux-ci.	<b>Art. 10.</b> § 1. De vervoersonderneming moet haar budget met meerjarentariefvoorstel indienen bij de Commissie. Het tariefvoorstel bevat de datum van inwerking treden van de tarieven en hun duur van toepassing.
Le budget comportant la proposition tarifaire pluriannuelle est transmis à la Commission par porteur et contre accusé de réception.	Het budget met meerjarentariefvoorstel wordt per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie.
§ 2. Dans les trente jours calendrier suivant la réception du budget comportant la proposition tarifaire pluriannuelle, la Commission confirme à l'entreprise de	§ 2. Binnen de dertig kalenderdagen na ontvangst van het budget met meerjarentariefvoorstel bevestigt de Commissie aan de vervoersonderneming

<p>transport, par lettre, par télécopie, par courrier électronique avec signature électronique certifiée ou par porteur avec accusé de réception, que le dossier est complet, ou elle lui fait parvenir une liste des informations complémentaires qu'elle devra fournir.</p>	<p>per brief, per telefax, per e-mail met gecertificeerde elektronische handtekening of per drager met ontvangstbewijs de volledigheid van het dossier of bezorgt zij haar een lijst van inlichtingen die zij bijkomend moet verstrekken.</p>
<p>Dans les trente jours calendrier suivant la réception de la lettre, de la télécopie, du courrier électronique avec signature électronique certifiée ou de l'accusé de réception, visé à l'alinéa précédent et dans lequel des informations complémentaires lui sont demandées, l'entreprise de transport transmet ces informations à la Commission par lettre par porteur avec accusé de réception.</p>	<p>Binnen de dertig kalenderdagen na ontvangst van de brief, de telefax, de e-mail met gecertificeerde elektronische handtekening of het ontvangstbewijs, bedoeld in het vorige lid en waarin haar om bijkomende inlichtingen verzocht werd, verstrekt de vervoersonderneming aan de Commissie deze inlichtingen bij een brief per drager met ontvangstbewijs.</p>
<p>§ 3. Dans les soixante jours calendrier suivant la réception du budget comportant la proposition tarifaire pluriannuelle ou, le cas échéant, suivant la réception des informations complémentaires, la Commission informe l'entreprise de transport, par lettre par porteur avec accusé de réception, de sa décision d'approuver ou de refuser la proposition tarifaire. Dans sa décision de refus, la Commission mentionne les points du budget comportant la proposition tarifaire pluriannuelle que l'entreprise de transport devra adapter pour obtenir l'approbation de la Commission.</p>	<p>§ 3. Binnen de zestig kalenderdagen na ontvangst van het budget met meerjarentariefvoorstel of, in voorkomend geval, na ontvangst van de bijkomende inlichtingen brengt de Commissie de vervoersonderneming bij een brief per drager met ontvangstbewijs op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afwijzing van het tariefvoorstel. In haar beslissing tot afwijzing geeft de Commissie aan op welke punten de vervoersonderneming het budget met meerjarentariefvoorstel moet aanpassen om een goedkeurende beslissing van de Commissie te verkrijgen.</p>
<p>§ 4. Si la Commission refuse la proposition tarifaire pluriannuelle soumise par l'entreprise de transport, la Commission entendra l'entreprise de transport si cette dernière le demande. L'entreprise de transport peut introduire un budget comportant une proposition tarifaire remaniée auprès de la Commission en respectant la procédure visée au § 1<sup>er</sup>, du présent article. La Commission appliquera la procédure visée aux §§ 2 et 3, du présent article.</p>	<p>§ 4. Indien de Commissie het meerjarentariefvoorstel ingediend door de vervoersonderneming afwijst, hoort de Commissie de vervoersonderneming indien deze laatste erom verzoekt. De vervoersonderneming kan een budget met aangepast tariefvoorstel indienen bij de Commissie volgens de procedure bedoeld in § 1, van dit artikel. De Commissie zal de procedure bedoeld in §§ 2 en 3, van dit artikel toepassen.</p>
<p><b>CHAPITRE IV. - Publication des tarifs</b></p>	<p><b>HOOFDSTUK IV. - Bekendmaking van de tarieven</b></p>

<p><b>Art. 11. § 1<sup>er</sup>.</b> La Commission fait publier sa décision d'approbation de la proposition tarifaire pluriannuelle visée à l'article 10 du présent arrêté dans le Moniteur belge et le Journal officiel de l'Union européenne , et ce dans le mois à dater de l'approbation.</p>	<p><b>Art. 11. § 1.</b> De Commissie laat haar beslissing tot goedkeuring van het meerjarentariefvoorstel bedoeld in artikel 10 van dit besluit bekendmaken in het Belgisch Staatsblad en het Publicatieblad van de Europese Unie, en dit binnen de maand na de goedkeuring.</p>
<p>§ 2. L'entreprise de transport communique dans le mois à dater de l'approbation, les tarifs approuvés par la Commission aux utilisateurs du réseau de transport de la manière qu'elle juge appropriée et les met à la disposition de toutes les personnes qui lui en font la demande. Elle les communique également dans le mois à dater de l'approbation par voie électronique.</p>	<p>§ 2. De vervoersonderneming maakt de tarieven goedgekeurd door de Commissie binnen de maand na de goedkeuring aan de gebruikers van het vervoersnet bekend op de wijze die zij passend acht, en stelt ze ter beschikking aan iedereen die erom verzoekt. Zij maakt ze eveneens binnen de maand na de goedkeuring bekend langs elektronische weg.</p>
<p><b>Art. 12.</b> La Commission soumet chaque année, avant le 1<sup>er</sup> mai au ministre un rapport relatif notamment aux tarifs, visé à l'article 15/5, § 2, de la loi du 12 avril 1965, qui ont été appliqués au cours de l'année d'exploitation écoulée. Le ministre communique ce rapport aux Chambres législatives fédérales et aux gouvernements régionaux . Il veille à une publication adéquate du rapport.</p>	<p><b>Art. 12.</b> De Commissie legt elk jaar vóór 1 mei aan de minister een verslag voor met name over de tarieven bedoeld in artikel 15/5, § 2, van de wet van 12 april 1965, die tijdens het voorbije exploitatiejaar toegepast zijn. De minister maakt dit verslag over aan de federale Wetgevende Kamers en aan de gewestregeringen. Hij ziet erop toe dat het verslag op passende wijze wordt bekendgemaakt.</p>
<p>La Commission transmet ce rapport à l'entreprise de transport par le biais d'un courrier recommandé.</p>	<p>De Commissie maakt dit verslag over aan de vervoersonderneming door een ter post aangetekend schrijven.</p>
<p><b>CHAPITRE V. - Rapports et informations que l'entreprise de transport doit fournir à la Commission en vue du contrôle des tarifs par la Commission</b></p>	<p><b>HOOFDSTUK V. - Verslagen en gegevens die de vervoersonderneming aan de Commissie moet verstrekken met het oog op de controle van de tarieven door de Commissie.</b></p>
<p><b>Art. 13. § 1<sup>er</sup>.</b> Le 1<sup>er</sup> mars de chaque année au plus tard, l'entreprise de transport transmet un rapport annuel à la Commission concernant les comptes de résultats de l'année précédente des nouvelles infrastructures de transport.</p>	<p><b>Art. 13. § 1.</b> Uiterlijk op 1 maart van elk jaar maakt de vervoersonderneming een jaarlijkse rapportering over aan de Commissie over de resultatenrekeningen van het voorbije jaar van de nieuwe transportinfrastructuur.</p>
<p>Chaque rapport annuel comporte : 1° une copie des comptes rendus des réunions organisées au cours de l'année écoulée, entre l'entreprise de transport et les commissaires-réviseurs; 2° une balance générale des comptes</p>	<p>Elke jaarlijkse rapportering omvat : 1° een kopij van de verslagen van de vergaderingen van het voorbije jaar van de vervoersonderneming en de commissarissenrevisoren; 2° een proef en saldibalans van het voorbije</p>

incluant un tableau de sources et d'emplois de fonds, de l'année précédente, pour les nouvelles infrastructures de transport.	jaar, waaronder een tabel met de herkomst en het gebruik van fondsen voor de nieuwe transportinfrastructuren.
§ 2. Au plus tard au 30 juin de chaque année, l'entreprise de transport transmet à la Commission : 1° les comptes annuels approuvés et déposés de l'année d'exploitation précédente pour les nouvelles infrastructures de transport ; 2° les rapports du Conseil d'administration et des commissaires-réviseurs de la dernière assemblée générale; 3° les comptes-rendus des dernières assemblées générales.	§ 2. Ten laatste op 30 juni van elk jaar, maakt de vervoersonderneming het volgende over aan de Commissie: 1° de goedgekeurde en neergelegde jaarrekening van het voorbije exploitatiejaar voor de nieuwe transportinfrastructuren; 2° de verslagen van de raad van bestuur en van de commissarissen-revisoren aan de laatste algemene vergadering ; 3° de notulen van de laatste algemene vergaderingen.
§ 3. En même temps que le rapport annuel de la quatrième année qui suit la date d'entrée en vigueur des tarifs pluriannuels et ensuite tous les quatre ans, l'entreprise de transport transmet à la Commission le rapport quadriennal comprenant les comptes de résultats des nouvelles infrastructures de transport, pour les quatre années d'exploitation écoulées.	§ 3. Tegelijkertijd met de jaarlijkse rapportering van het vierde jaar dat volgt op de datum van inwerking treden van de meerjarentarieven, en vervolgens om de vier jaar, maakt de vervoersonderneming aan de Commissie een vierjaarlijkse rapportering over de resultatenrekeningen van de nieuwe transportinfrastructuren van de vier voorbije exploitatiejaren over.
§ 4. Chaque rapport est transmis à la Commission par porteur et contre accusé de réception.	§ 4. Elke rapportering wordt per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie.
§ 5. Dans les soixante jours calendrier suivant la réception du rapport, la Commission informe l'entreprise de transport par lettre recommandée de la poste de ses éventuelles remarques concernant son rapport.	§ 5. Binnen de zestig kalenderdagen na de ontvangst van de rapportering brengt de Commissie de vervoersonderneming van haar eventuele opmerkingen over haar rapportering op de hoogte bij een ter post aangetekend schrijven.
<b>Art. 14.</b> La soumission du budget comportant la proposition tarifaire pluriannuelle, ainsi que des rapports visés respectivement aux articles 10 et 13 du présent arrêté, se fait à l'aide d'un modèle de rapport établi par la Commission.	<b>Art. 14.</b> De indiening van het budget met meerjarentariefvoorstel en van de rapporteringen, bedoeld in respectievelijk de artikelen 10 en 13 van dit besluit, gebeuren aan de hand van een door de Commissie bezorgd rapporteringsmodel.
<b>Art. 15.</b> § 1 <sup>er</sup> . Conjointement au budget comportant la proposition tarifaire pluriannuelle visé à l'article 10 du présent arrêté et au rapport quadriennal visé à l'article 13 du présent arrêté, l'entreprise de transport met les informations suivantes à la disposition de la Commission sous la forme d'annexes motivées et ce, pour les quatre	<b>Art. 15.</b> § 1. Samen met het budget met meerjarentariefvoorstel bedoeld in artikel 10 van dit besluit en met het vierjaarlijks rapport bedoeld in artikel 13 van dit besluit, stelt de vervoersonderneming de volgende gegevens ter beschikking van de Commissie in de vorm van met redenen omklede bijlagen, en dit voor de vier komende jaren :

années suivantes :	
<p>1° en ce qui concerne les principes appliqués par l'entreprise de transport:</p> <p>a) l'évolution escomptée de la demande pour l'utilisation des nouvelles infrastructures de transport ;</p> <p>b) les activités de la chambre de flexibilité, s'il y a lieu;</p> <p>c) le taux d'inflation escompté;</p> <p>d) l'évolution escomptée des charges d'exploitation détaillées par catégorie ;</p>	<p>1 ° inzake de uitgangspunten gehanteerd door de vervoersonderneming:</p> <p>a) de verwachte evolutie van de vraag naar het gebruik van de nieuwe transportinfrastructuren;</p> <p>b) de activiteiten van de flexibiliteitskamer, indien van toepassing;</p> <p>c) de verwachte inflatievoet;</p> <p>d) de verwachte evolutie van de exploitatiekosten gedetailleerd per categorie;</p>
<p>e) les mutations de personnel prévues, notamment les recrutements et les licenciements ;</p> <p>f) les taux d'intérêt escomptés;</p> <p>g) le coût de financement moyen pondéré pour la période à venir;</p> <p>h) le taux d'impôt effectif;</p> <p>i) les autres données macro-économiques susceptibles de pouvoir influencer le résultat en termes de production et de tarifs;</p>	<p>e) de verwachte personeelsmutaties, met name de aanwervingen en afvloeiingen;</p> <p>f) de verwachte intrestvoeten;</p> <p>g) de gewogen gemiddelde financieringskost voor de komende periode;</p> <p>h) de effectieve belastingsvoet;</p> <p>i) de andere macro-economische gegevens die het resultaat in termen van output en van tarieven kunnen beïnvloeden;</p>
<p>2° en ce qui concerne les investissements prévus:</p> <p>a) la liste des investissements prévus pour les quatre années d'exploitation suivantes, - comprenant une différenciation entre les investissements de renouvellement des immobilisations corporelles, les investissements d'extension et les investissements pour obligation de service public;</p> <p>- comprenant une différenciation entre, d'une part, les investissements liés à l'acquisition de la propriété d'éléments du réseau de transport et, d'autre part, les investissements liés à l'acquisition de la jouissance d'éléments du réseau de transport qui appartiennent à des tiers et pour l'utilisation desquels l'entreprise de transport versera une rémunération;</p> <p>- mentionnant la valeur d'acquisition et l'amortissement annuel ou la redevance d'utilisation qui devra être versée;</p> <p>b) pour tous les investissements excédant 2.500.000 EUR, y compris les nouveaux éléments d'infrastructure à mettre en service et qui ne figurent pas au bilan, une analyse financière d'investissement et de rendement, comportant au moins les données suivantes:</p> <p>- la description du projet;</p> <p>- les objectifs du projet;</p> <p>- la description circonstanciée des</p>	<p>2° inzake de voorziene investeringen :</p> <p>a) de lijst van de investeringen voorzien voor de volgende vier exploitatiejaren,</p> <p>- met opsplitsing tussen de vervangingsinvesteringen voor vaste activa, de uitbreidingsinvesteringen en de investeringen voor de openbare dienstverplichtingen;</p> <p>- met opsplitsing tussen de investeringen in de verwerving van het eigendom van bestanddelen van het vervoersnet enerzijds, en de investeringen in de verwerving van het genot van bestanddelen van het vervoersnet die eigendom zijn van derden en voor het gebruik waarvan de vervoersonderneming een vergoeding zal betalen anderzijds;</p> <p>- met opgave van de aanschaffingswaarde en de jaarlijkse afschrijving of van de gebruiksvergoeding die betaald zal moeten worden;</p> <p>b) voor alle investeringen van meer dan 2.500.000 EUR, met inbegrip van de nieuw in gebruik te nemen infrastructuurdelen die niet op de balans voorkomen, een financiële investerings- en rendementsanalyse, die minstens de volgende gegevens bevat :</p> <p>- de omschrijving van het project;</p> <p>- de doelstellingen van het project;</p>

<p>principaux postes de frais du projet;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un aperçu des fournisseurs et des entrepreneurs (sous-traitants) qui collaborent à la réalisation du projet;</li> <li>- une comparaison des offres des fournisseurs et entrepreneurs réalisant des commandes cumulées de plus de 20 % du total de l'investissement total ;</li> <li>- l'évolution dans le temps du projet, mentionnant la durée totale du projet lorsque le projet porte sur plus d'une année;</li> <li>- l'impact des amortissements avec indication des pourcentages d'amortissement;</li> <li>- les améliorations d'efficacité escomptées, notamment l'efficacité énergétique;</li> <li>- les répercussions sur l'environnement;</li> <li>- une analyse financière, incluant un planning de cash-flow, tenant compte des besoins et modalités en financement tout au long de la durée de vie du projet et une analyse de sensibilité de la rentabilité du projet en fonction d'hypothèses raisonnables;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- de la détaillering van de belangrijkste kostenposten van het project;</li> <li>- een overzicht van de leveranciers en (onder)aannemers die meewerken aan de realisatie van het project;</li> <li>- een vergelijking van de offertes van leveranciers en aannemers voor bestellingen die samen in totaal meer dan 20% van het geïnvesteerde totaal uitmaken;</li> <li>- het verloop in de tijd van het project, waarbij het volledig tijdsverloop vermeld wordt als het project over meer dan één jaar loopt;</li> <li>- de impact op de afschrijvingen met aanduiding van de afschrijvingspercentages;</li> <li>- de beoogde efficiëntieverbeteringen, inzonderheid de energie-efficiëntie;</li> <li>- de milieueffecten;</li> <li>- een financiële analyse, insluitende een cashflowplanning, rekening houdend met de financieringsbehoeftes tijdens de levensduur van het project en een gevoeligheidsanalyse van de projectrentabiliteit in verband met redelijke hypothesen;</li> </ul>
<p>3° en ce qui concerne l'effectif du personnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) un plan du personnel circonstancié, comprenant un organigramme pour les quatre années d'exploitation suivantes;</li> <li>b) un aperçu du nombre de membres du personnel exprimé en équivalents temps plein par service ou sous-service, y compris les recrutements et les licenciements envisagés;</li> <li>c) un plan détaillé des formations prévues;</li> </ul>	<p>3° inzake het personeelsbestand :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) een uitgebreid personeelsplan met organogram voor de komende vier exploitatiejaren;</li> <li>b) een overzicht van het aantal personeelsleden in voltijdse equivalenten per dienst en subdiensten, met inbegrip van voorgenomen aanwervingen en afvloeiingen;</li> <li>c) een gedetailleerd plan van de voorziene opleidingen;</li> </ul>
<p>4° une analyse des points forts et des points faibles, de même que des opportunités et des menaces par rapport aux différentes activités de l'entreprise de transport, impliquant au moins les aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la technologie;</li> <li>- le personnel;</li> <li>- l'organisation administrative;</li> <li>- les relations avec la clientèle;</li> <li>- l'environnement;</li> <li>- la politique d'achat;</li> <li>- l'entretien;</li> <li>- l'exploitation;</li> <li>- l'utilisation du réseau;</li> <li>- les goulets d'étranglement au niveau de la capacité;</li> <li>- la sécurité;</li> <li>- la concurrence;</li> </ul>	<p>4° een analyse van de sterktes en zwaktes, alsook van de opportuniteiten en bedreigingen van de onderscheiden activiteiten van de vervoersonderneming, waarin minstens volgende bedrijfsdomeinen aan bod komen :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de technologie;</li> <li>- het personeel;</li> <li>- de administratieve organisatie;</li> <li>- de relaties met klanten;</li> <li>- het milieu;</li> <li>- het aankoopbeleid;</li> <li>- het onderhoud;</li> <li>- de exploitatie;</li> <li>- de benutting van het net;</li> <li>- de capaciteitsknelpunten;</li> <li>- de veiligheid;</li> <li>- de concurrentie;</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- les flux de transit;</li> <li>- le déroulement des contrats à long terme;</li> <li>- la recherche et le développement;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- het doorvoerkeer;</li> <li>- het verloop van de lange termijn contracten;</li> <li>- het onderzoek en de ontwikkeling;</li> </ul>
<p>5° un bilan prévisionnel par activité principale selon le schéma normalisé des comptes annuels incluant un tableau de sources et d'emplois de fonds pour les quatre exercices d'exploitation à venir;</p>	<p>5° een geprojecteerde balans per hoofdactiviteit volgens het genormaliseerd schema van de jaarrekening voor de eerste vier exploitatiejaren, waaronder een tabel met de herkomst en het gebruik van fondsen;</p>
<p>6° un aperçu, pour les quatre exercices d'exploitation à venir, des actions et des investissements visant spécifiquement une amélioration de l'efficacité, d'efficience et/ou une réduction de coût, avec une analyse et un calcul de la réduction de coût escomptée;</p>	<p>6° een overzicht, voor de eerste vier exploitatiejaren van de acties en de investeringen specifiek gericht op een verbetering van de doeltreffendheid, de efficiëntie en/of kostenbesparing, met een analyse en berekening van de verhoopte kostenbesparing;</p>
<p>7° les diverses formules tarifaires applicables aux services offerts par l'entreprise de transport et les revenus escomptés par service et sous-service et par groupe de client pour les quatre exercices d'exploitation à venir;</p>	<p>7° de onderscheiden tarifiere formules, toepasselijk op de door de vervoersonderneming aangeboden diensten en de verwachte ontvangsten per dienst en subdienst en per klantengroep voor de komende vier exploitatiejaren;</p>
<p>8° une explication circonstanciée des différents types de charges et produits suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les charges exceptionnelles;</li> <li>- les produits exceptionnels;</li> <li>- les frais de recherche et de développement;</li> <li>- les frais afférents aux études réalisées par des tiers;</li> <li>- les coûts en matière d'investissements informatiques.</li> </ul>	<p>8° een omstandige toelichting bij de volgende soorten kosten en opbrengsten :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uitzonderlijke kosten;</li> <li>- uitzonderlijke opbrengsten;</li> <li>- kosten voor onderzoek en ontwikkeling;</li> <li>- kosten voor studies uitgevoerd door derden;</li> <li>- kosten voor informatica-investeringen.</li> </ul>
<p>§ 2. Les actifs relevant de la rubrique 25 du schéma normalisé des comptes annuels, à savoir la rubrique "immobilisations corporelles en location-financement et sur base de droits similaires" sont repris dans le modèle de rapport comme s'il s'agissait de biens propres à l'entreprise de transport, soit dans la rubrique 22 "terrains et constructions", soit dans la rubrique 23 "installations, machines et outillage", soit dans la rubrique 24 "meublier et matériel roulant", soit dans la rubrique 26 "autres immobilisations corporelles".</p>	<p>§ 2. De activa die vallen in de rubriek 25 van het genormaliseerd schema van de jaarrekeningen, namelijk de "vaste activa in leasing of op grond van soortgelijke rechten", worden in het rapporteringsmodel opgenomen alsof het om eigen goederen van de vervoersonderneming zou gaan, hetzij in de rubriek 22 "terreinen en gebouwen", hetzij in de rubriek 23 "installaties, machines en uitrusting", hetzij in de rubriek 24 "meubilair en rollend materieel", hetzij in de rubriek 26 "overige materiële vaste activa".</p>
<p><b>Art. 16.</b> Lors de chaque rapport annuel et</p>	<p><b>Art. 16.</b> Bij elke jaarlijkse en vierjaarlijkse</p>

quadriennal, l'entreprise de transport réalise une analyse des différences entre d'une part, les données relatives à l'exploitation durant, respectivement, l'année écoulée, et les quatre années d'exploitation précédentes, et, d'autre part les données correspondantes du budget pluriannuel.	rapportering maakt de vervoersonderneming een analyse van de verschillen tussen enerzijds de gegevens betreffende de exploitatie tijdens respectievelijk het voorbije jaar en de vier voorbije exploitatiejaren en anderzijds van de overeenstemmende gegevens uit het meerjarig budget.
Pour les écarts supérieurs à 10 % entre les données d'exploitation et les données correspondantes issues du budget, l'entreprise de transport joint à son analyse une documentation et une motivation circonstanciées.	Voor de verschillen van meer dan 10% tussen de gegevens betreffende de exploitatie en de overeenstemmende gegevens uit het budget voegt de vervoersonderneming een uitvoerige documentatie en motivering bij haar analyse.
<b>CHAPITRE VI. - Obligations comptables de l'entreprise de transport</b>	<b>HOOFDSTUK VI. - Boekhoudkundige verplichtingen van de vervoersonderneming</b>
<b>Art. 17.</b> Sans préjudice des dispositions de la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité et aux comptes annuels des entreprises, ainsi que de ses arrêtés d'exécution et de l'article 15/12, § 2, de la loi du 12 avril 1965 :	<b>Art. 17.</b> Onverminderd de bepalingen van de wet van 17 juli 1975 op de boekhouding en de jaarrekeningen van de ondernemingen en haar uitvoeringsbesluiten en het artikel 15/12, § 2, van de wet van 12 april 1965:
1° l'exercice comptable de l'entreprise de transport coïncide avec l'année civile; 2° l'entreprise de transport tient une comptabilité analytique qui permet une affectation contrôlable : a) des coûts, en fonction des divers services et sous-services, par groupe de clients; b) des recettes, en fonction des différents services, par groupe de clients.	1° valt het boekjaar van de vervoersonderneming samen met het kalenderjaar; 2° voert de vervoersonderneming een analytische boekhouding die een controleerbare toewijzing mogelijk maakt : a) van de kosten in functie van de verschillende diensten en subdiensten per klantengroep; b) van de opbrengsten in functie van de verschillende diensten per klantengroep.
<b>Art. 18. § 1<sup>er</sup>.</b> La comptabilité analytique visée à l'article 17, 2°, du présent arrêté distingue les coûts afférents aux services et aux sous-services visés aux articles 3, 4 et 5 du présent arrêté et repris dans le modèle de rapport visé à l'article 14 du présent arrêté.	<b>Art. 18. § 1.</b> De analytische boekhouding bedoeld in artikel 17, 2°, van dit besluit onderscheidt de kosten voor de diensten en subdiensten bedoeld in de artikelen 3, 4 en 5 van dit besluit en opgenomen in het rapporteringsmodel bedoeld in artikel 14 van dit besluit.
§ 2. Chaque service ou sous-service incorpore également les coûts suivants : 1° les impôts, prélèvements, surcharges et contributions, pour lesquels une distinction est établie entre : a) les surcharges ou prélèvements destinés au financement des obligations de service public, notamment les obligations visées à l'article 15/11 de la loi du 12 avril 1965; b) les surcharges destinées à la couverture	§ 2. Elke dienst of subdienst neemt ook de volgende kosten op : 1° de belastingen, heffingen, toeslagen en bijdragen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen : a) de toeslagen of heffingen ter financiering van de openbare dienstverplichtingen, inzonderheid bedoeld in artikel 15/11 van de wet van 12 april 1965; b) de toeslagen ter dekking van de

<p>des frais de fonctionnement de la Commission, visés à l'article 15/15, § 4, de la loi du 12 avril 1965;</p> <p>c) les impôts sur les revenus;</p> <p>d) les impôts locaux, provinciaux, régionaux et fédéraux restants;</p> <p>2° la rémunération des capitaux investis, pour laquelle une distinction est établie entre :</p> <p>a) la partie de la marge bénéficiaire équitable, visée à l'article 15/5, § 2, deuxième alinéa, 3°, de la loi du 12 avril 1965, destinée à rémunérer les fonds propres;</p> <p>b) les coûts de financement par des tiers;</p> <p>3° la perte ou l'excédent reporté de l'exercice comptable écoulé, approuvé par la Commission.</p>	<p>werkingskosten van de Commissie, bedoeld in artikel 15/15, § 4, van de wet van 12 april 1965;</p> <p>c) de inkomstenbelastingen;</p> <p>d) de overige lokale, provinciale, gewestelijke en federale belastingen;</p> <p>2° de vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen :</p> <p>a) het deel van de billijke winstmarge, bedoeld in artikel 15/5, § 2, tweede lid, 3°, van de wet van 12 april 1965, ter vergoeding van het eigen vermogen;</p> <p>b) de financieringskosten door derden;</p> <p>3° het door de Commissie goedgekeurd overgedragen verlies of overschot van het laatste boekjaar.</p>
<p><b>Art. 19.</b> L'entreprise de transport tient sa comptabilité analytique visée à l'article 17, 2°, du présent arrêté, de sorte qu'un lien direct puisse être établi entre les coûts et les recettes par service et sous-services et par groupe de clients, et qu'une analyse de rentabilité puisse être effectuée.</p>	<p><b>Art. 19.</b> De vervoersonderneming voert haar analytische boekhouding bedoeld in artikel 17, 2°, van dit besluit, zodat een rechtstreeks verband kan worden gelegd tussen de kosten en de opbrengsten per dienst en subdiensten en per klantengroep en een rentabiliteitsanalyse kan gemaakt worden.</p>
<p>Elle impute à cette fin tous les types de coûts aux services et aux sous-services par groupe de clients, sur la base des générateurs directs de coûts et/ou des clefs de répartition que l'entreprise de transport soumet pour approbation à la Commission avec le budget comportant la proposition tarifaire visé à l'article 10 du présent arrêté. L'entreprise de transport joint une justification aux générateurs directs de coûts et aux clefs de répartition qu'elle propose.</p>	<p>Zij rekent daartoe alle kostensoorten toe aan de diensten en subdiensten per klantengroep, op basis van directe kostenveroorzakers en/of verdeelsleutels die de vervoersonderneming, samen met het budget met tariefvoorstel bedoeld in artikel 10 van dit besluit, ter goedkeuring aan de Commissie voorlegt. De vervoersonderneming voegt een verantwoording bij de directe kostenveroorzakers en verdeelsleutels die zij voorstelt.</p>
<p><b>Art. 20. § 1<sup>er</sup>.</b> Les données nécessaires au calcul des coûts par unité qui sont obtenues en dehors de la comptabilité, sont documentées et expliquées par l'entreprise de transport. L'entreprise de transport indique la manière utilisée pour déterminer ces données, les bases d'évaluation et/ou les méthodes de mesure utilisées, ainsi que la méthodologie et les principes mis en oeuvre, tels que la nature des générateurs directs de coûts et les clefs de répartition, utilisées pour effectuer les imputations.</p>	<p><b>Art. 20. § 1.</b> De gegevens die nodig zijn om de kosten per eenheid te berekenen en die buiten de boekhouding om worden verkregen, worden door de vervoersonderneming gedocumenteerd en toegelicht. De vervoersonderneming toont aan op welke wijze de omvang van de gegevens is bepaald, welke de gehanteerde waarderingsgrondslagen en/of meetmethoden zijn en volgens welke methodiek en beginselen, zoals de aard van de directe kostenveroorzakers en de</p>

	verdeelsleutels, de toerekening is gedaan.
<p>§ 2. L'entreprise de transport tient des registres à jour, contenant au moins les données non-monétaires suivantes et se rapportant aux nouvelles infrastructures de transport:</p> <p>1° les éléments permettant le calcul des indicateurs de performance déterminés dans le modèle de rapport;</p> <p>2° les données relatives au personnel;</p> <p>3° la quantité de gaz naturel transporté et stocké;</p> <p>4° la quantité de gaz naturel transitant par les terminaux GNL;</p> <p>5° les transactions des chambres de flexibilité;</p> <p>6° le volume et la capacité d'émission des stockages;</p> <p>7° les longueurs du réseau de transport;</p> <p>8° la surface desservie;</p> <p>9° le nombre de clients raccordés;</p> <p>10° le nombre de points de livraison par activité principale;</p> <p>11° les valeurs des paramètres maximum utilisés pour les tarifs;</p> <p>12° la description des formules tarifaires et les utilisateurs du réseau de transport par formule tarifaire.</p>	<p>§ 2. De vervoersonderneming houdt registers bij die minstens de volgende niet monetaire gegevens bevatten en die betrekking hebben op de nieuwe transportinfrastructuur:</p> <p>1° de elementen die de berekening van de performantie indicatoren bepaald in het rapporteringsmodel mogelijk maken;</p> <p>2° de personeelsgegevens;</p> <p>3° de hoeveelheid getransporteerd en gestockeerd aardgas;</p> <p>4° de verwerkte hoeveelheid aardgas per LNG-terminal;</p> <p>5° de transacties van de flexibiliteitskamers;</p> <p>6° de volume- en uitzendcapaciteit van de opslagen;</p> <p>7° de vervoersnetlengte;</p> <p>8° de bediende oppervlakte;</p> <p>9° het aantal geconnecteerde klanten;</p> <p>10° het aantal afnamepunten per hoofdactiviteit;</p> <p>11° de waarden van de maximale parameters die voor de tarieven gebruikt zijn;</p> <p>12° de samenstelling van de tarifaire formules en de gebruikers van het vervoersnet per tarifaire formule.</p>
L'entreprise de transport établit ces registres d'une manière telle que leur intégrité et leur cohérence puissent être vérifiées dans le rapport.	De vervoersonderneming stelt deze registers op zodanige wijze samen dat zij op hun integriteit en consistentie in de rapportering kunnen worden getest.
§ 3. A la demande de la Commission, l'entreprise de transport s'efforce de mettre à sa disposition les données à obtenir auprès des tiers.	§ 3. Op vraag van de Commissie spant de vervoersonderneming zich in om de van derden te verkrijgen gegevens ter harer beschikking te stellen.
§ 4. L'entreprise de transport fournit à la Commission des explications relatives à son organisation administrative et à ses procédures de contrôle interne. Elle fournit une description détaillée de sa procédure d'achat, des processus constitutifs de la conservation et la gestion centrales des données, ainsi que des étapes de la procédure en cas de gestion informatique.	§ 4. De vervoersonderneming verschaft de Commissie uitleg over haar administratieve organisatie en de procedures van interne controle. Zij geeft een gedetailleerde beschrijving van haar aankoopprocedure en van de procedures van centrale bewaring en centraal beheer van data, evenals van de stappen bij de procedure in geval van beheer met computer.

<p><b>Art. 21. § 1<sup>er</sup>.</b> Au plus tard dans un délai de deux mois à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté, l'entreprise de transport dépose, à des fins d'approbation par la Commission, son plan comptable analytique relatif aux nouvelles infrastructures de transport. Elle le commente à la demande de la Commission. Ce plan comptable analytique doit prévoir, pour la Commission, un passage aisé et contrôlable vers le modèle de rapport, visé à l'article 14 du présent arrêté.</p>	<p><b>Art. 21. § 1.</b> Uiterlijk twee maanden na de inwerkingtreding van dit besluit, legt de vervoersonderneming haar analytisch boekhoudplan betreffende de nieuwe transportinfrastructuur ter goedkeuring aan de Commissie voor. Zij licht dit plan toe op verzoek van de Commissie. Dit analytisch boekhoudplan moet voor de Commissie een gemakkelijke en controleerbare overgang mogelijk maken naar het rapporteringsmodel bedoeld in artikel 14 van dit besluit.</p>
<p>Le plan comptable analytique est transmis à la Commission par porteur et contre accusé de réception.</p>	<p>Het analytisch boekhoudplan wordt per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie.</p>
<p>§ 2. Dans les soixante jours calendrier suivant la réception du plan comptable analytique, la Commission informe l'entreprise de transport par lettre recommandée de la poste de sa décision d'approbation ou de rejet dudit plan comptable analytique.</p> <p>Dans sa décision de rejet, la Commission indique les points sur lesquels l'entreprise de transport doit adapter le plan comptable analytique, afin d'obtenir l'approbation de la Commission.</p>	<p>§ 2. Binnen de zestig kalenderdagen na ontvangst van het analytisch boekhoudplan brengt de Commissie de vervoersonderneming bij een ter post aangetekend schrijven op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het betreffende analytisch boekhoudplan.</p> <p>In haar beslissing tot afkeuring geeft de Commissie aan op welke punten de vervoersonderneming het analytisch boekhoudplan moet aanpassen om de goedkeuring van de Commissie te verkrijgen.</p>
<p>§ 3. Dans l'éventualité du rejet par la Commission du plan comptable analytique, l'entreprise de transport dépose pour approbation auprès de la Commission, dans les quinze jours calendrier qui suivent, un plan comptable analytique adapté en respectant la procédure visée au § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa, du présent article.</p>	<p>§ 3. Indien de Commissie het analytisch boekhoudplan afkeurt, legt de vervoersonderneming binnen de vijftien kalenderdagen een aangepast analytisch boekhoudplan ter goedkeuring voor aan de Commissie volgens de procedure bedoeld in § 1, tweede lid, van dit artikel.</p>
<p>Pendant la période visée à l'alinéa précédent, la Commission entendra l'entreprise de transport si cette dernière le demande.</p>	<p>Binnen de termijn bedoeld in het vorige lid hoort de Commissie de vervoersonderneming indien deze erom verzoekt.</p>
<p>Dans les quinze jours calendrier suivant la réception du plan comptable analytique adapté, la Commission informe l'entreprise de transport par lettre recommandée de la poste de sa décision d'approbation ou de rejet du plan comptable analytique adapté.</p>	<p>Binnen de vijftien kalenderdagen na ontvangst van het aangepaste analytisch boekhoudplan brengt de Commissie de vervoersonderneming bij een ter post aangetekend schrijven op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afkeuring</p>

	van het aangepaste analytisch boekhoudplan.
<b>CHAPITRE VII. - Maîtrise des coûts</b>	<b>HOOFDSTUK VII. - Kostenbeheersing</b>
<b>Art. 22.</b> § 1 <sup>er</sup> . Dans le respect de la qualité et de la sécurité requises pour un bon fonctionnement du réseau de transport, dans le respect de l'environnement, dans le respect de la santé au travail des personnes impliquées directement dans les activités de l'entreprise de transport, dans le respect des obligations de services publics et en tenant compte de toutes les charges et avantages de toutes natures liées, directement ou indirectement, à l'entreprise de transport ou à ses clients, y compris pour ce qui se rapporte au passé et dont pourraient bénéficier les clients de l'entreprise de transport, l'entreprise de transport maintient le prix de revient par unité de gaz naturel au niveau le plus bas possible, en maîtrisant au mieux les facteurs qui déterminent le prix de revient.	<b>Art. 22.</b> § 1. Met respect voor de kwaliteit en veiligheid vereist voor een goede werking van het vervoersnet, met respect voor het milieu, voor de gezonde arbeidsomstandigheden van personen die direct betrokken zijn in de werkzaamheden van de vervoersonderneming, met respect voor de openbare dienstverplichtingen en rekening houdend met alle kosten en baten, van allerlei aard, direct of indirect gelieerd aan de vervoersonderneming of aan zijn klanten, met inbegrip van hetgeen betrekking heeft op het verleden en waarvan de klanten van de vervoersonderneming zouden kunnen genieten, houdt de vervoersonderneming de kostprijs per eenheid aardgas zo laag mogelijk door de factoren die de kostprijs bepalen maximaal te beheersen.
§ 2. L'entreprise de transport remet à la Commission, en même temps que le rapport quadriennal, un rapport concernant le résultat de ses efforts en vue de maîtriser les coûts, basé notamment sur les indicateurs de performance figurant dans le modèle de rapport, visé à l'article 14 du présent arrêté.	§ 2. De vervoersonderneming maakt samen met de vierjaarlijkse rapportering een verslag over het effect van haar inspanningen tot kostenbeheersing over aan de Commissie op basis met name van de performantie indicatoren opgenomen in het rapporteringsmodel, bedoeld in artikel 14 van dit besluit.
§3. Dans l'hypothèse où la nouvelle infrastructure n'est pas mise en service dans un délai d'un an à dater de l'approbation de la proposition pluriannuelle par la Commission, l'entreprise de transport établit un budget comprenant une proposition tarifaire actualisée qui tient compte du montant définitif des investissements réalisés et de l'estimation, à ce moment, la plus précise possible des charges durant les quatre années à venir. L'entreprise de transport doit établir le budget comprenant la proposition tarifaire actualisée trois mois avant la date d'entrée en vigueur des tarifs pluriannuels.	§3. In de veronderstelling dat de nieuwe infrastructuur niet in werking gesteld wordt binnen een jaar te rekenen vanaf de goedkeuring van het meerjarenvoorstel door de Commissie, stelt de vervoersonderneming een budget op met een geactualiseerd tariefvoorstel dat rekening houdt met het definitieve bedrag van gerealiseerde investeringen en met de, op dat ogenblik, zo nauwkeurig mogelijke schatting van de kosten voor de komende vier jaar. De vervoersonderneming moet het budget met het geactualiseerde tariefvoorstel opstellen drie maand voor het in werking treden van de meerjarige tarieven.
<b>Art. 23.</b> Les coûts des services et des sous-	<b>Art. 23.</b> De kosten van de diensten en

services, visés à l'article 18 du présent arrêté et non imposés par des autorités compétentes en la matière, ne peuvent être répercutés dans les tarifs pluriannuels pour l'utilisation des nouvelles infrastructures de transport, que si la Commission ne les a pas rejetés en raison de leur caractère déraisonnable. La Commission évaluera le caractère raisonnable de ces coûts, entre autres, en les comparant aux coûts correspondants comparables d'entreprises similaires.	subdiensten, bedoeld in artikel 18 van dit besluit en niet opgelegd door de bevoegde overheden, kunnen alleen in de meerjarentarieven voor het gebruik van de nieuwe transportinfrastructuur, doorgerekend worden voor zover de Commissie ze niet als onredelijk verworpen heeft. De Commissie beoordeelt de redelijkheid van deze kosten onder meer door ze te vergelijken met de overeenstemmende vergelijkbare kosten van gelijkaardige ondernemingen.
<b>Art. 24. §1<sup>er</sup>.</b> Si l'entreprise de transport constate, lors de l'élaboration du budget comprenant la proposition tarifaire actualisée dont question à l'article 22, § 3, du présent arrêté ou du rapport quadriennal dont question à l'article 13, § 3, du présent arrêté, que les tarifs d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport, vont provoquer ou, par leur application au cours des quatre dernières années, ont provoqué un bonus, elle en informe la Commission dans les meilleurs délais par lettre par porteur avec accusé de réception.	<b>Art. 24. §1.</b> Indien de vervoersonderneming vaststelt, bij de opstelling van het budget met geactualiseerd tariefvoorstel bedoeld in artikel 22, §3, van dit besluit of van het vierjaarlijkse rapport bedoeld in artikel 13, §3, van dit besluit, dat de tarieven voor het gebruik van de nieuwe transportinfrastructuur gaan resulteren in of door hun toepassing gedurende de vier voorbije jaren geresulteerd hebben in een bonus brengt zij de Commissie bij brief per drager tegen ontvangstbewijs hiervan onverwijld op de hoogte.
§2. En cas de bonus et compte tenu de l'utilisation prévue des nouvelles infrastructures de transport, du niveau du tarif pluriannuel d'utilisation de ces infrastructures et des charges estimées pour les quatre prochaines années, l'entreprise de transport soumet à la Commission, dans la lettre visée au § 1 du présent article, une proposition de répartition de ce bonus entre :	§2. In het geval van een bonus en rekening houdend met het gebruik voorzien voor de nieuwe transportinfrastructuur, het niveau van de meerjarentarieven voor het gebruik van deze infrastructuur en de geschatte kosten voor de vier volgende jaren, legt de vervoersonderneming, in een brief bedoeld in het eerste paragraaf van dit artikel aan de Commissie een voorstel voor, voor de verdeling van deze bonus tussen:
1° l'affectation d'une partie de celui-ci à une baisse des tarifs pluriannuels d'utilisation de ces nouvelles infrastructures de transport pour les quatre prochaines années d'exploitation;	1° de aanwending van een deel ervan voor een daling van de meerjarentarieven voor het gebruik van deze nieuwe transportinfrastructuur voor de komende vier exploitatiejaren;
2° l'affectation d'une partie de celui-ci à une réserve destinée au financement de nouveaux investissements dans les nouvelles infrastructures de transport;	2° de aanwending van een deel ervan voor een reserve bestemd voor de financiering van nieuwe investeringen in de nieuwe transportinfrastructuur;
3° l'affectation d'une partie de celui-ci à la discrétion des actionnaires de l'entreprise de transport.	3° de aanwending van een deel ervan naar goedgevoelen van de aandeelhouders van de vervoersonderneming.
Les produits financiers issus du placement du bonus sont capitalisés et pris en compte, au même titre que celui-ci, dans la	De financiële opbrengsten ontstaan uit de plaatsing van de bonus worden gekapitaliseerd en op dezelfde wijze

proposition de répartition visée au présent article.	verdeeld, zoals voorzien in dit artikel.
§3. Dans les soixante jours calendrier de la réception de la lettre visée au § 1 <sup>er</sup> du présent article, la Commission informe l'entreprise de transport, par lettre par porteur avec accusé de réception, de sa décision d'approuver ou de refuser la proposition de répartition du bonus formulée par l'entreprise de transport. La Commission se basera notamment sur la comparaison des tarifs d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport avec les tarifs correspondants comparables d'entreprises similaires.	§3. Binnen de zestig kalenderdagen na de ontvangst van het schrijven bedoeld in §1 van dit artikel stelt de Commissie de vervoersonderneming, bij brief per drager en tegen ontvangstbewijs, op de hoogte van haar beslissing om het voorstel van verdeling van de bonus geformuleerd door de vervoersonderneming goed of af te keuren. De Commissie zal zich meer bepaald baseren op de vergelijking van de tarieven voor het gebruik van de nieuwe transportinfrastructuur met de overeenkomstige vergelijkbare tarieven van soortgelijke ondernemingen.
Dans sa décision de refus, la Commission mentionne les points de la proposition de répartition du bonus que l'entreprise de transport devra adapter pour obtenir l'approbation de la Commission. A sa demande, l'entreprise de transport est entendue par la Commission pendant ce délai.	In haar beslissing tot afkeuring geeft de Commissie aan op welke punten de vervoersonderneming het voorstel van verdeling van de bonus moet aanpassen om de goedkeuring van de Commissie te verkrijgen. Indien deze erom verzoekt, hoort de Commissie de vervoersonderneming gedurende deze termijn.
§4. Si la Commission refuse la proposition de répartition du bonus soumise par l'entreprise de transport, cette dernière doit introduire une proposition de répartition du bonus remaniée dans les quinze jours calendrier suivant la décision du refus.	§ 4. Indien de Commissie het voorstel van verdeling van de bonus ingediend door de vervoersonderneming afkeurt, moet deze laatste een aangepast voorstel van verdeling van de bonus indienen, binnen de vijftien kalenderdagen volgend op de beslissing tot afkeuring
Dans les quinze jours calendrier suivant la réception de la proposition de répartition du bonus remaniée, la Commission tranche définitivement la question de la répartition du bonus et informe l'entreprise de transport par lettre recommandée de la poste de sa décision d'approbation ou de refus de sa proposition de répartition du bonus remaniée.	Binnen de vijftien kalenderdagen volgend op de ontvangst van het aangepast voorstel van verdeling van de bonus, neemt de Commissie een definitieve beslissing over de kwestie van de verdeling van de bonus, en brengt de vervoersonderneming door een ter post aangetekend schrijven op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het aangepast voorstel van verdeling van de bonus.
§5. Si l'entreprise de transport constate que, à la suite de circonstances exceptionnelles, extérieures à celle-ci et indépendantes de sa volonté, les tarifs d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport ont provoqué un malus, elle en informe la Commission dans les meilleurs délais par lettre par porteur	§ 5. Indien de vervoersonderneming vaststelt dat, ten gevolge van buitengewone externe omstandigheden en onafhankelijk van haar wil de tarieven voor het gebruik van de nieuwe transportinfrastructuur een malus hebben veroorzaakt, brengt zij de Commissie hiervan onverwijld op de hoogte

avec accusé de réception. L'entreprise de transport soumet à la Commission dans la lettre visée au présent article, un rapport motivé et une proposition de révision des tarifs pluriannuels.	bij brief per drager tegen ontvangstbewijs. De vervoersonderneming maakt aan de Commissie in de brief bedoeld in dit artikel een gemotiveerd rapport en een voorstel van herziening van de meerjarentarieven over.
§6. Dans les soixante jours calendrier de la réception de la lettre visée au § 5 du présent article, la Commission informe l'entreprise de transport, par lettre par porteur avec accusé de réception, de sa décision d'approuver ou de refuser la proposition de révision des tarifs pluriannuels formulée par l'entreprise de transport.	§6. Binnen de zestig kalenderdagen na ontvangst van de brief bedoeld in §5 van dit artikel, brengt de Commissie de vervoersonderneming bij brief per drager tegen ontvangstbewijs op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het voorstel van herziening van de meerjarentarieven geformuleerd door de vervoersonderneming.
Dans sa décision de refus, la Commission mentionne les points de la proposition de révision des tarifs pluriannuels que l'entreprise de transport devra adapter pour obtenir l'approbation de la Commission. A sa demande, l'entreprise de transport est entendue par la Commission pendant ce délai.	In haar beslissing tot afkeuring geeft de Commissie aan op welke punten de vervoersonderneming het voorstel van herziening van de meerjarentarieven moet aanpassen om de goedkeuring van de Commissie te verkrijgen. Indien deze erom verzoekt, hoort de Commissie de vervoersonderneming gedurende deze termijn.
§7. Si la Commission refuse la proposition de révision des tarifs pluriannuels soumise par l'entreprise de transport, cette dernière doit soumettre à l'approbation de la Commission une proposition de révision des tarifs pluriannuels remaniée dans les quinze jours calendrier suivant la décision du refus.	§ 7. Indien de Commissie het voorstel van herziening van de meerjarentarieven ingediend door de vervoersonderneming afkeurt, moet deze laatste binnen de vijftien kalenderdagen volgend op de beslissing van afkeuring een aangepast voorstel van herziening van de meerjarentarieven ter goedkeuring aan de Commissie voorleggen.
Dans les quinze jours calendrier suivant la réception de la proposition de révision des tarifs pluriannuels remaniée, la Commission tranche définitivement la question de la révision des tarifs pluriannuels et informe l'entreprise de transport par lettre recommandée de la poste de sa décision d'approbation ou de refus de la proposition de révision des tarifs pluriannuels remaniée.	Binnen de vijftien kalenderdagen volgend op de ontvangst van het aangepast voorstel van herziening van de meerjarentarieven, neemt de Commissie een definitieve beslissing over de kwestie van herziening van de meerjarentarieven, en brengt de vervoersonderneming bij een ter post aangetekend schrijven op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afkeuring van het aangepast voorstel van herziening van de meerjarentarieven.
§8. Les tarifs pluriannuels résultant de l'approbation par la Commission du budget incluant la proposition tarifaire pluriannuelle déterminent le plafond qui est d'application durant la période proposée par l'entreprise de transport et approuvée par la Commission, conformément à l'article 10 §	§8. De meerjarentarieven die voortvloeien uit de goedkeuring door de Commissie van het budget met meerjarentariefvoorstel bepalen het plafond dat van toepassing is gedurende de periode voorgesteld door de vervoersonderneming en goedgekeurd door de Commissie, overeenkomstig artikel 10,

<p>3, du présent arrêté. Avant le début de cette période et ensuite tous les quatre ans, dans le cas où l'application des tarifs va générer ou a généré un bonus, les tarifs d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport peuvent être revus de manière à rester inférieurs ou égaux au plafond, moyennant approbation de la Commission et conformément aux dispositions prévues aux §1 à 4 du présent article.</p>	<p>§3, van dit besluit. Vóór het begin van deze periode en vervolgens om de vier jaar in het geval dat de toepassing van de tarieven een bonus gaat veroorzaken of heeft veroorzaakt, kunnen de tarieven voor het gebruik van de nieuwe transportinfrastructuur herzien worden zodat ze lager dan of gelijk blijven aan het plafond mits goedkeuring door de Commissie en overeenkomstig de beschikkingen voorzien in §1 tot 4 van dit artikel.</p>
<p>§9. Les décisions de la Commission visées au présent article et les tarifs pluriannuels résultant, le cas échéant, de ces décisions et de l'affectation d'un bonus ou d'un malus telle que prévue au présent article, sont publiés conformément aux dispositions de l'article 11 du présent arrêté. Ces derniers tarifs pluriannuels remplacent les tarifs pluriannuels précédemment en vigueur.</p>	<p>§ 9. De beslissingen van de Commissie voorzien in dit artikel en de meerjarentarieven die er desgevallend uit voortvloeien en de toekenning van een bonus of een malus zoals voorzien in dit artikel, worden bekendgemaakt overeenkomstig de bepalingen van artikel 11 van dit besluit. Deze laatste meerjarentarieven vervangen de tevoren geldende meerjarentarieven.</p>
<p><b>Art 25.</b> §1<sup>er</sup>. Si l'entreprise de transport ne respecte pas ses obligations dans les délais qui lui sont impartis par les articles 13 et 24 du présent arrêté, si la Commission refuse la proposition de répartition du bonus remaniée ou si la Commission constate, lors de l'examen du rapport quadriennal, que les tarifs pluriannuels relatifs aux nouvelles infrastructures de transport, appliqués au cours des quatre années d'exploitation écoulées, ont provoqué un bonus, la Commission peut décider d'une réduction de ces tarifs pluriannuels d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport que l'entreprise de transport sera tenue d'appliquer durant quatre ans.</p>	<p><b>Art 25.</b> §1. Indien de vervoersonderneming zijn verplichtingen niet nakomt binnen de termijnen die haar zijn toegekend door de artikelen 13 en 24 van dit besluit, indien de Commissie het aangepast voorstel van verdeling van de bonus weigert of indien de Commissie vaststelt bij het onderzoek van het vierjaarlijks voorstel dat de meerjarentarieven betreffende de nieuwe transportinfrastructuur, toegepast tijdens de vier voorbije exploitatiejaren, een bonus hebben veroorzaakt, kan de Commissie beslissen een vermindering van deze meerjarentarieven voor het gebruik van de nieuwe transportinfrastructuur toe te staan, die de vervoersonderneming zal moeten toepassen gedurende vier jaar.</p>
<p>Le §1<sup>er</sup> du présent article est également d'application lorsque l'entreprise de transport ne soumet pas à la Commission son plan comptable analytique dans le délai prescrit à l'article 21 du présent arrêté ou lorsque la Commission refuse d'approuver le plan comptable analytique.</p>	<p>Het eerste lid van dit artikel is eveneens van toepassing wanneer de vervoersonderneming haar analytisch boekhoudplan niet voorlegt aan de Commissie binnen de termijn voorgeschreven door artikel 21 van dit besluit of wanneer de Commissie weigert het analytisch boekhoudplan goed te keuren.</p>
<p>§2. Si les nouveaux investissements visés à l'article 24, §2, second alinéa, 2°, du présent</p>	<p>§2. Indien de nieuwe investeringen voorzien in het artikel 24, §2, tweede lid, 2°, van dit</p>

<p>arrêté, ne sont pas réalisés dans les quatre ans qui suivent l'approbation du bonus par la Commission, cette dernière peut décider d'une baisse correspondante des tarifs pluriannuels d'utilisation des nouvelles infrastructures de transport pour les quatre prochaines années d'exploitation.</p> <p>En ce qui concerne l'application du présent article, sur base de l'examen du rapport quadriennal, la Commission peut rejeter les dépenses de l'entreprise de transport, visées à l'article 23 du présent arrêté. Le montant de ces dépenses est ajouté au bonus visé à l'article 24, § 1<sup>er</sup>, du présent arrêté. Si les autorités compétentes rejettent également des dépenses sous l'angle du droit fiscal, et si cette décision induit le paiement de taxes ou de redevances supplémentaires, le montant de ces taxes ou redevances peut être également ajouté au bonus visé à l'article 24, § 1<sup>er</sup>, du présent arrêté.</p>	<p>besluit, niet gerealiseerd werden binnen de vier jaar volgend op de goedkeuring van de bonus door de Commissie, kan deze laatste beslissen tot eenzelfde vermindering van de meerjarentarieven voor het gebruik van de nieuwe transportinfrastructuur voor de volgende vier exploitatiejaren.</p> <p>Wat de toepassing betreft van dit artikel, op basis van het onderzoek van het vierjaarlijks rapport, kan de Commissie de uitgaven verwerpen van de vervoersonderneming, voorzien in artikel 23 van dit besluit. Het bedrag van deze uitgaven wordt bijgevoegd bij de bonus voorzien in artikel 24, §1, van dit besluit. Als ook de bevoegde overheden deze uitgaven fiscaalrechtelijk verwerpen en deze beslissing aanleiding geeft tot de betaling van bijkomende belastingen of heffingen, kan het bedrag van deze belastingen of heffingen eveneens aan de bonus, voorzien in artikel 24, §1, van dit besluit, toegevoegd worden.</p>
<p>§3. Les décisions de la Commission et les tarifs pluriannuels visés au présent article sont publiés conformément aux dispositions de l'article 11 du présent arrêté.</p>	<p>§3. De beslissingen van de Commissie en de meerjarentarieven voorzien in dit artikel worden bekendgemaakt overeenkomstig de bepalingen van artikel 11 van dit besluit.</p>
<p><b>CHAPITRE VIII. - Dispositions pénales</b></p>	<p><b>HOOFDSTUK VIII. - Strafbepalingen</b></p>
<p><b>Art. 26.</b> Sera puni d'une amende variant de 50 à 25.000 EUR quiconque omettra ou refusera de fournir à la Commission les informations, demandées par cette dernière, et qu'il est tenu de communiquer en vertu du présent arrêté.</p>	<p><b>Art. 26.</b> Worden gestraft met een geldboete van 50 tot 25.000 EUR: zij die nalaten of weigeren de Commissie de informatie te verstrekken die door de Commissie gevraagd wordt en die zij gehouden zijn mee te delen krachtens dit besluit.</p>
<p><b>CHAPITRE IX. - Dispositions diverses</b></p>	<p><b>HOOFDSTUK IX. – Diverse bepalingen</b></p>
<p><b>Art. 27.</b> Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.</p>	<p><b>Art. 27.</b> Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad wordt bekendgemaakt.</p>
<p><b>Art. 28.</b> Notre Ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique est chargée de l'exécution du présent arrêté.</p>	<p><b>Art. 28.</b> Onze Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid is belast met de uitvoering van dit besluit.</p>

Donné à Bruxelles, ... 2003.	Gegeven te Brussel, ... 2003
ALBERT	ALBERT
Par le Roi :	Van Koningswege :
La Ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique, Mme F. MOERMAN	De Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid, Mevr. F. MOERMAN

\*\*\*\*

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

François POSSEMIERS  
Directeur

Christine VANDERVEEREN  
Président du Comité de Direction