

E 7339

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 22 mai 2012

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 22 mai 2012

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Décision de la Commission modifiant l'annexe I du règlement (CE)
n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les conditions
d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel.

D020218/02



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 16 mai 2012
(OR. en)**

10046/12

ENER 177

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	11 mai 2012
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	D020218/02
Objet:	DÉCISION DE LA COMMISSION du XXX modifiant l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D020218/02.

p.j.: D020218/02



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le **XXX**
[...] (2012) **XXX** projet

D020218/02

DÉCISION DE LA COMMISSION

du **XXX**

modifiant l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

DÉCISION DE LA COMMISSION

du XXX

modifiant l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel et abrogeant le règlement (CE) n° 1775/2005¹, et notamment son article 23, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 715/2009 établit des règles non discriminatoires relatives aux conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel et destinées à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur du gaz. Étant donné qu'il est rarement économique et efficace de dupliquer les réseaux de transport du gaz, pour renforcer la concurrence sur les marchés du gaz naturel, il convient de favoriser l'accès des tiers et d'ouvrir l'infrastructure à tous les fournisseurs d'une manière transparente et non discriminatoire. Les cas fréquents de congestion contractuelle, c'est-à-dire lorsque les utilisateurs ne peuvent pas obtenir l'accès aux réseaux de transport de gaz malgré la disponibilité physique de la capacité, constituent un obstacle à l'achèvement du marché intérieur de l'énergie.
- (2) La pratique a montré que malgré l'application de certains principes de gestion de la congestion, tels que l'offre de capacités interruptibles, prévus par le règlement (CE) n° 1775/2005 du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel² et par le règlement (CE) n° 715/2009, la congestion contractuelle qui affecte les réseaux de transport de gaz de l'Union continue d'entraver le développement d'un marché intérieur du gaz efficace. C'est pourquoi il est nécessaire de modifier les lignes directrices en ce qui concerne l'application des procédures de gestion de la congestion applicables en cas de congestion contractuelle. Conformément à l'article 23, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 715/2009, les lignes directrices proposées tiennent compte des différences existant entre les réseaux gaziers nationaux et peuvent fixer des exigences

¹ JO L 211 du 14.8.2009, p. 36.

² JO L 289 du 3.11.2005, p. 1.

minimales à respecter pour que soient réunies les conditions non discriminatoires et transparentes d'accès au réseau au regard des procédures de gestion de la congestion.

- (3) Les procédures de gestion de la congestion devraient s'appliquer aux cas de congestion contractuelle et viser à les résoudre par la restitution sur le marché des capacités non utilisées, afin qu'elles soient réattribuées dans le cadre des processus d'attribution usuels.
- (4) Pour les points d'interconnexion affectés de façon chronique par la congestion physique, les procédures de gestion de la congestion ne sont souvent d'aucune aide. Dans ces cas, la solution devrait être recherchée du point de vue de la planification du réseau et des investissements dans celui-ci.
- (5) Conformément au règlement (CE) n° 713/2009, l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ci-après «l'Agence») devrait contrôler et analyser la mise en œuvre des lignes directrices susmentionnées. Il est nécessaire que les gestionnaires de réseau de transport publient dans un format exploitable les informations nécessaires au repérage des cas de congestion contractuelle.
- (6) Conformément à l'article 24 du règlement (CE) n° 715/2009, les autorités de régulation nationales veillent au respect desdites lignes directrices.
- (7) Afin de s'assurer que les procédures de gestion de la congestion sont appliquées de la façon la plus efficace à tous les points d'interconnexion et en vue d'exploiter au maximum les capacités disponibles dans tous les systèmes entrée-sortie adjacents, il est de la plus haute importance que les autorités de régulation nationales et les gestionnaires de réseau de transport des différents États membres coopèrent étroitement entre eux-mêmes et les uns avec les autres, au niveau national et transnational. Les autorités de régulation nationales et les gestionnaires de réseau de transport devraient notamment prendre en considération les meilleures pratiques et s'efforcer d'harmoniser les processus de mise en œuvre desdites lignes directrices. L'Agence et les autorités de régulation nationales devraient veiller, en agissant conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 713/2009, à ce que soient mises en œuvre dans l'Union, aux points d'entrée et de sortie considérés, les procédures de gestion de la congestion les plus efficaces.
- (8) Étant donné que les gestionnaires de réseau de transport détiennent des informations détaillées relatives à l'utilisation physique du système et qu'ils sont les mieux placés pour évaluer les flux futurs, il convient qu'ils déterminent une quantité de capacité additionnelle qui puisse être mise à disposition en plus de la capacité technique calculée. Lorsqu'ils proposent, en se fondant sur des scénarios de flux et sur les capacités contractuelles, des capacités fermes supérieures à celles techniquement disponibles, les gestionnaires de réseau de transport prennent un risque pour lequel ils devraient recevoir une compensation appropriée. À l'effet de déterminer les recettes des gestionnaires de réseau de transport, ces capacités additionnelles devraient cependant n'être attribuées que si toutes les autres capacités, y compris les capacités résultant de l'application d'autres procédures de gestion de la congestion, ont été attribuées. Afin de déterminer la capacité technique, les gestionnaires de réseau de transport devraient coopérer étroitement. Pour remédier à une situation potentielle de congestion physique, les gestionnaires de réseau de transport devraient appliquer la

mesure présentant le meilleur rapport coût-efficacité, notamment le rachat de capacités ou d'autres mesures techniques ou commerciales.

- (9) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 715/2009 en conséquence.
- (10) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 51 de la directive 2009/73/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'annexe I du règlement (CE) n° 715/2009 est modifiée conformément à l'annexe de la présente décision.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission

Membre de la Commission

ANNEXE

L'annexe I du règlement (CE) n° 715/2009 est modifiée comme suit:

(1) Le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2. Procédures de gestion de la congestion en cas de congestion contractuelle

2.2.1 Dispositions générales

1. Les dispositions du point 2.2 s'appliquent aux points d'interconnexion entre les systèmes entrée-sortie adjacents, qu'ils soient physiques ou virtuels, entre deux États membres ou plus, ou au sein d'un même État membre, dans la mesure où les utilisateurs ont la possibilité de réserver des capacités à ces points. Elles peuvent également s'appliquer aux points d'entrée et de sortie en provenance et à destination des pays tiers, sous réserve de la décision de l'autorité de régulation nationale compétente. Les points de sortie vers les consommateurs finaux et les réseaux de distribution, les points d'entrée à partir des terminaux GNL et des installations de production, et les points d'entrée et de sortie en provenance et à destination des installations de stockage ne sont pas visés par les dispositions du point 2.2.
2. Sur la base des informations publiées par les gestionnaires de réseau de transport en application de la partie 3 de la présente annexe et, le cas échéant, validées par les autorités de régulation nationales, l'Agence publie chaque année avant le 1^{er} mars, à compter de 2014, un rapport de suivi de la congestion aux points d'interconnexion au regard des produits de capacité ferme vendus au cours de l'année précédente, compte tenu dans la mesure du possible des échanges de capacités sur le marché secondaire et de l'utilisation de capacités interruptibles.
3. Toute capacité additionnelle rendue disponible par l'application de l'une des procédures de gestion de la congestion prévues aux points 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 et 2.2.5 est proposée par le ou les gestionnaires de réseau de transport respectifs dans le cadre du processus d'attribution usuel.
4. Les mesures prévues aux points 2.2.2, 2.2.4 et 2.2.5 sont mises en œuvre à compter du 1^{er} octobre 2013. Le point 2.2.3, paragraphes 1 à 5, s'applique à compter du 1^{er} juillet 2016.

2.2.2 Accroissement de la capacité par un système de surréservation et de rachat

1. Les gestionnaires de réseau de transport proposent et, après approbation par l'autorité de régulation nationale, mettent en œuvre un système incitatif de surréservation et de rachat destiné à offrir des capacités additionnelles sur une base ferme. Avant la mise en œuvre, les autorités de régulation nationales consultent celles des États membres frontaliers et tiennent compte de leurs avis. Par capacités additionnelles, on entend les capacités fermes offertes au-delà de la capacité technique d'un point d'interconnexion calculée sur la base de l'article 16, paragraphe 1, du présent règlement.
2. Le système de surréservation et de rachat offre aux gestionnaires de réseau de transport une incitation à rendre disponibles des capacités additionnelles, compte

tenu des conditions techniques du système entrée-sortie pertinent, telles que le pouvoir calorifique, la température et la consommation prévisible, et des capacités des réseaux adjacents. Les gestionnaires de réseau de transport suivent une approche dynamique pour réviser le calcul de la capacité technique ou additionnelle du système entrée-sortie.

3. Le système de surréservation et de rachat est fondé sur un régime incitatif tenant compte des risques encourus par les gestionnaires de réseau de transport qui proposent des capacités additionnelles. Le système de surréservation et de rachat est structuré de façon à ce que les recettes des ventes de capacités additionnelles et les coûts découlant du système de rachat ou des mesures prises en vertu du paragraphe 6 soient partagés entre les gestionnaires de réseau de transport et les utilisateurs du réseau. Les autorités de régulation nationales décident de la répartition des recettes et des coûts entre le gestionnaire de réseau de transport et l'utilisateur du réseau.
4. Dans le but de déterminer les recettes des gestionnaires de réseau de transport, la capacité technique, notamment les capacités restituées ainsi que, le cas échéant, les capacités issues de l'application de mécanismes use-it-or-lose-it (UIOLI, c'est-à-dire d'offre de capacités qui, si elles ne sont pas utilisées, sont perdues) portant sur des capacités fermes à un jour et sur des capacités à long terme, est réputée à attribuer avant toute capacité additionnelle.
5. Pour déterminer les capacités additionnelles, le gestionnaire de réseau de transport s'appuie sur des scénarios statistiques évaluant la quantité de capacité physique qui ne sera probablement pas utilisée à un moment et à un point d'interconnexion donnés. Il se fonde en outre sur un profil de risque pour l'offre de capacités additionnelles qui n'entraîne pas une obligation de rachat excessive. En outre, dans le cadre du système de surréservation et de rachat, la probabilité et les coûts du rachat de capacités sur le marché sont évalués et reflétés dans la quantité de capacités additionnelles qui devront être rendues disponibles.
6. Lorsque cela s'avère nécessaire pour maintenir l'intégrité du système, les gestionnaires de réseau de transport appliquent une procédure de rachat fondée sur le marché dans laquelle les utilisateurs du réseau peuvent proposer de la capacité. Les utilisateurs du réseau reçoivent des informations sur la procédure de rachat applicable. L'application d'une procédure de rachat se fait sans préjudice des mesures d'urgence applicables.
7. Les gestionnaires de réseau de transport vérifient, avant d'appliquer une procédure de rachat, si des mesures techniques et commerciales autres peuvent permettre de maintenir l'intégrité du système avec un meilleur rapport coût-efficacité.
8. Lorsqu'il soumet son système de surréservation et de rachat, le gestionnaire de réseau de transport fournit toutes les données, estimations et modèles dont a besoin l'autorité de régulation nationale pour évaluer ledit système. Le gestionnaire de réseau de transport rend compte régulièrement à l'autorité de régulation nationale du fonctionnement du système et, à la demande de cette dernière, lui fournit toute donnée utile. L'autorité de régulation nationale peut demander au gestionnaire de réseau de transport de réviser son système.

2.2.3 Mécanisme use-it-or-lose-it (UIOLI) d'offre de capacités fermes à un jour

1. En ce qui concerne la modification de la nomination initiale, les autorités de régulation nationales exigent des gestionnaires de réseau de transport qu'ils appliquent au minimum, pour chaque utilisateur du réseau aux points d'interconnexion, les règles établies au paragraphe 3, si, sur la base du rapport annuel de suivi de l'Agence établi conformément au point 2.2.1, paragraphe 2, il apparaît qu'aux points d'interconnexion, et au prix de réserve lorsqu'il s'agit d'enchères, la demande a été supérieure à l'offre dans le cadre des procédures d'attribution des capacités durant l'année couverte par le rapport, pour les produits destinés à être utilisés au cours de cette même année ou de l'une des deux suivantes, et ce:
 - (a) pour au minimum trois produits de capacité ferme de maturité égale à un mois, ou
 - (b) pour au minimum deux produits de capacité ferme de maturité égale à un trimestre, ou
 - (c) pour au minimum un produit de capacité ferme de maturité égale à au moins un an, ou
 - (d) lorsqu'aucun produit de capacité ferme de maturité égale à au moins un mois n'a été offert.
2. Si, sur la base du rapport de suivi annuel, il est démontré qu'une situation visée au paragraphe 1 ne devrait pas se reproduire pas au cours des trois années suivantes du fait, par exemple, d'un accroissement de la capacité disponible rendu possible par l'expansion physique du réseau ou de l'arrivée à échéance de contrats à long terme, les autorités de régulation nationales compétentes peuvent décider de mettre un terme au mécanisme UIOLI d'offre de capacités fermes à un jour.
3. Sont autorisées les renominations fermes jusqu'à 90 % au maximum et 10 % au minimum de la capacité contractuelle de l'utilisateur du réseau au point d'interconnexion. Cependant, si la nomination dépasse 80 % de la capacité contractuelle, la moitié de la capacité non nommée peut être renommée à la hausse. Si la nomination ne dépasse pas 20 % de la capacité contractuelle, la moitié de la capacité nommée peut être renommée à la baisse. L'application du présent paragraphe se fait sans préjudice des mesures d'urgence applicables.
4. Le détenteur initial de la capacité contractuelle peut renommer sur une base interruptible la part soumise à restriction de sa capacité ferme contractuelle.
5. Le paragraphe 3 ne s'applique pas aux utilisateurs du réseau (des personnes ou des entreprises et les entreprises qu'elles contrôlent conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 139/2004) détenant moins de 10 % de la capacité technique moyenne au cours de l'année précédente au point d'interconnexion.
6. Aux points d'interconnexion auxquels un mécanisme UIOLI d'offre de capacités fermes à un jour conforme au paragraphe 3 est appliqué, une évaluation de la relation entre le système de surréservation et de rachat conformément au point 2.2.2 est réalisée par l'autorité de régulation nationale, qui peut décider à la suite de celle-ci de

ne pas appliquer les dispositions du point 2.2.2 auxdits points d'interconnexion. Cette décision est notifiée immédiatement à l'Agence et à la Commission.

7. Une autorité de régulation nationale peut décider de mettre en œuvre un mécanisme UIOLI d'offre de capacités fermes à un jour conformément au paragraphe 3 à un point d'interconnexion. Avant d'adopter sa décision, l'autorité de régulation nationale consulte les autorités de régulation nationales des États membres frontaliers. Pour prendre sa décision, l'autorité de régulation nationale tient compte des avis des autorités de régulation nationales des États membres frontaliers.

2.2.4 Restitution de capacités contractuelles

Les gestionnaires de réseau de transport acceptent toute restitution de capacité ferme acquise contractuellement par l'utilisateur du réseau à un point d'interconnexion, à l'exception des produits de capacité ayant une maturité d'un jour ou inférieure à un jour. L'utilisateur du réseau conserve ses droits et obligations au titre du contrat de capacité jusqu'à ce que la capacité soit réattribuée par le gestionnaire de réseau de transport et si elle n'est pas réattribuée par le gestionnaire de réseau de transport. La capacité restituée est réputée à réattribuer uniquement lorsque toute la capacité disponible a été attribuée. Le gestionnaire de réseau de transport notifie immédiatement à l'utilisateur du réseau toute réattribution de la capacité qu'il a restituée. Les modalités et conditions spécifiques applicables à la restitution de capacité, notamment pour les cas où plusieurs utilisateurs du réseau restituent de la capacité, sont approuvées par l'autorité de régulation nationale.

2.2.5 Mécanisme use-it-or-lose-it (UIOLI) d'offre de capacités à long terme

1. Les autorités de régulation nationales demandent aux gestionnaires de réseau de transport de retirer systématiquement, en tout ou partie, les capacités contractuelles sous-utilisées par un utilisateur du réseau à un point d'interconnexion lorsque ce dernier n'a ni vendu ni offert sa capacité non utilisée à des conditions raisonnables et que d'autres utilisateurs du réseau demandent des capacités fermes. La capacité contractuelle est considérée comme étant systématiquement sous-utilisée dans les cas suivants notamment:
 - (a) l'utilisateur du réseau utilise annuellement en moyenne, à la fois entre le 1^{er} avril et le 30 septembre et entre le 1^{er} octobre et le 31 mars, moins de 80 % de sa capacité acquise par un contrat d'une durée effective de plus d'un an, sans qu'aucune justification appropriée n'ait été fournie, ou
 - (b) l'utilisateur du réseau nomme systématiquement près de 100 % de sa capacité contractuelle et renomme à la baisse en vue de contourner les règles établies au point 2.2.3, paragraphe 3.
2. L'application d'un mécanisme UIOLI d'offre de capacités fermes à un jour n'est pas considérée comme justifiant la non-application du paragraphe 1.
3. Le retrait signifie pour l'utilisateur du réseau la perte partielle ou totale de sa capacité contractuelle pour une période donnée ou pour le reste de la période contractuelle effective. L'utilisateur du réseau conserve ses droits et obligations au titre du contrat de capacité jusqu'à ce que la capacité soit réattribuée par le gestionnaire de réseau de transport et si elle n'est pas réattribuée par le gestionnaire de réseau de transport.

4. Les gestionnaires de réseau de transport fournissent régulièrement aux autorités de régulation nationales toutes les données nécessaires pour qu'elles puissent surveiller la mesure dans laquelle sont utilisées les capacités acquises par un contrat d'une durée effective de plus d'un an ou par plusieurs contrats trimestriels formant au minimum deux ans.».

(2) Le point 3.1.1, paragraphe 1, est modifié comme suit:

a) le point e) est **remplacé par le texte suivant**:

«e) sous un format téléchargeable convenu, sur la base d'un avis fourni par l'Agence concernant un format harmonisé, entre les gestionnaires de réseau de transport et les autorités de régulation nationales, et permettant de procéder à des analyses quantitatives;»;

b) le point h) ci-après **est ajouté**:

«h) toutes les données sont mises à disposition, à compter du 1^{er} octobre 2013, sur une plate-forme centrale à l'échelle de l'Union, établie par le REGRT pour le gaz avec un bon rapport coût-efficacité.».

(3) Au point 3.3, paragraphe 1, les points h), i), j), k) et l) suivants **sont ajoutés**:

«h) les cas de rejet de demandes légalement valables de produits de capacité ferme de maturité supérieure ou égale au mois, avec le nombre de demandes rejetées et la quantité de capacité correspondante, et

i) en cas d'enchères, les lieux et dates auxquels des produits de capacité ferme de maturité supérieure ou égale au mois ont été vendus à des prix plus élevés que le prix de réserve,

j) les lieux et dates auxquels aucun produit de capacité ferme de maturité supérieure ou égale au mois n'a été proposé dans le cadre du processus d'attribution usuel,

k) la capacité totale rendue disponible par l'application des procédures de gestion de la congestion prévues aux points 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 et 2.2.5, pour chaque procédure de gestion de la congestion appliquée,

l) les points h) à k) s'appliquent à compter du 1^{er} octobre 2013.».