

MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

N. 2002 — 1516

[C — 2002/11148]

15 APRIL 2002. — Koninklijk besluit betreffende de algemene tariefstructuur en de basisprincipes en procedures inzake de tarieven en de boekhouding van de aardgasvervoers-ondernemingen actief op het Belgisch grondgebied

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

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 op artikel 20/1, § 2, in gevoegd bij de wet van 29 april 1999;

Gelet op het voorstel van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas, gegeven op 13 december 2001;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 12 februari 2002;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling, gemotiveerd door de omstandigheid dat voornoemde wet van 29 april 1999 de omzetting in Belgisch recht beoogt van de bepalingen van richtlijn 98/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne gasmarkt; dat de termijn voor de omzetting van deze richtlijn verstreken is op 10 augustus 2000; dat de Belgische regering alles in het werk wil stellen om de richtlijn zo snel mogelijk om te zetten; dat om toegang tot de aardgasnetwerken te hebben, de vervoers- en leveringsondernemingen over een algemene tariefstructuur dienen te beschikken; dat het uiterst noodzakelijk is dat deze vereisten vooraf gedefinieerd worden; dat dit besluit derhalve zo spoedig mogelijk moet genomen worden;

Gelet op het advies nr. 33.039/1 van de Raad van State, gegeven op 19 februari 2002, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer en van Onze Staatssecretaris voor Energie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. — *Definities*

Artikel 1. 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 besluit.

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° "wet van 12 april 1965" : de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen;

2° "tariefvoorstel" : het voorstel van de aardgasvervoersonderneming omvattende al de tarieven die ze elk jaar aan de Commissie ter goedkeuring dient voor te leggen, overeenkomstig artikel 15/5, § 2, van de wet van 12 april 1965;

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 in verband met 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 flexibiliteitskamer, de aardgasdistributie en de andere activiteiten (niet met aardgas verbonden activiteiten);

4° "activiteiten in verband met 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° "overbrenging" : activiteit die erin bestaat aardgas te bezorgen op een precieze plaats van het vervoersnet door middel van een leidingnet en door het ontvangen van een equivalente hoeveelheid gas aan een van de ingangspunten van dit leidingnet;

6° "opslag" : activiteit die erin bestaat aardgas in gasvorm of in vloeibare vorm op te slaan in installaties die voornamelijk hiervoor dienen;

MINISTERE DES AFFAIRES ECONOMIQUES

F. 2002 — 1516

[C — 2002/11148]

15 AVRIL 2002. — 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

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

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 et remplacé par la loi du 16 juillet 2001 et l'article 20/1, § 2, inséré par la loi du 29 avril 1999;

Vu la proposition de la Commission de Régulation de l'Electricité et du Gaz, donnée le 13 décembre 2001;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances donné le 12 février 2002;

Vu l'urgence motivée par le fait que la loi du 29 avril 1999 précitée vise à transposer en droit belge les dispositions de la directive 98/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel; que le délai pour la transposition de cette directive est expiré le 10 août 2000 ; que le Gouvernement belge veut tout mettre en œuvre pour transposer le plus rapidement possible la directive; que pour avoir accès aux réseaux de transport de gaz naturel, les entreprises de transport et de fourniture doivent disposer d'une structure tarifaire générale; qu'il est indispensable que ces exigences soient définies préalablement; que le présent arrêté doit dès lors être pris dans les délais les plus brefs;

Vu l'avis n° 33.039/1 du Conseil d'Etat, donné le 19 février 2002, en application de l'article 84, premier alinéa, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transport et de Notre Secrétaire d'Etat à l'Energie,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — *Définitions*

Article 1^{er}. Les définitions, figurant à l'article 1^{er} 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.

Pour l'application de cet arrêté, il y a lieu d'entendre par :

1° "la loi du 12 avril 1965" : la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations;

2° "proposition tarifaire" : la proposition de l'entreprise de transport de gaz naturel, contenant l'ensemble des tarifs qu'elle doit soumettre tous les ans à l'approbation de la Commission, conformément à l'article 15/5, § 2, de la loi du 12 avril 1965;

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 liées aux 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 autres activités (activités non liées au gaz naturel);

4° "activités liées aux 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;

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;

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;

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 tariefstructuren te beperken;

8° "subdienst": homogene prestatie die kan worden uitgevoerd door een aardgasvervoersonderneming en gehergroepeerd in het kader van een groter geheel (een dienst);

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° "basisdienst": elke dienst die noodzakelijk is om een hoofdactiviteit te verzekeren;

11° "complementaire 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° "supplementaire dienst": iedere dienst die geen deel uitmaakt van een basisdienst of van een complementaire dienst;

13° "basisactiviteit": iedere groep basisdiensten die een homogene activiteit vormt in het kader van een hoofdactiviteit;

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° "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° "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° "directe kostenveroorzaker": iedere parameter die het direct oorzakelijk verband weerspiegelt tussen enerzijds, een dienst of een subdienst en anderzijds, de overeenkomstige kosten;

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° "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 de klant gecreëerd;

20° "druk": de effectieve druk, met andere woorden, de druk gerekend boven de luchtdruk, indien de term « druk » niet anders gepreciseerd is;

21° "maximum toelaatbare bedrijfsdruk": de maximum effectieve druk waarop een leiding of een aftakking kan worden geëxploiteerd overeenkomstig de geldende wettelijke bepalingen.

HOOFDSTUK II. — Algemene tariefstructuur

Art. 2. De algemene tariefstructuur, voorzien overeenkomstig artikel 15/5, § 2, van de wet van 12 april 1965, onderscheidt drie soorten tarieven:

- 1° de tarieven voor de basisdiensten;
- 2° de tarieven voor de complementaire diensten;
- 3° de tarieven voor de supplementaire diensten.

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 minimisant, au profit de tous, les éventuels effets des rigidités résultants des systèmes tarifaires appliqués en Belgique;

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);

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;

10° "service de base": chaque service qui est nécessaire pour assurer une activité principale;

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;

12° "service supplémentaire": tout service qui ne fait pas partie d'un service de base ou d'un service complémentaire;

13° "activité de base": tout ensemble de services de base qui constitue une activité homogène au sein d'une activité principale;

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;

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;

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;

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;

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;

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 l'entreprise de transport et le client;

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;

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.

CHAPITRE II. — Structure tarifaire générale

Art. 2. La structure tarifaire générale, prévue conformément à l'article 15/5, § 2, de la loi du 12 avril 1965, distingue trois types de tarifs :

- 1° les tarifs pour les services de base;
- 2° les tarifs pour les services complémentaires;
- 3° les tarifs pour les services supplémentaires.

Art. 3. § 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. Voor de activiteiten in verband met de LNG-terminals zijn de basisactiviteiten:

1° de ontvangst van het vloeibaar aardgas, bestanddeel van de naamgevende basisdienst;

2° de bufferstockage van dit vloeibaar aardgas nodig voor een normaal proces van hervergassing, d.w.z. 1 stockagedag per hoeveelheid m³ 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), bestanddeel van de naamgevende basisdienst;

3° de afgifte van het opnieuw gasvormig gemaakt aardgas, bestanddeel van de naamgevende basisdienst.

§ 3. Voor de opslaginstallaties zijn de basisactiviteiten:

1° de injectie van het aardgas in de opslag, bestanddeel van de naamgevende basisdienst;

2° de opslag van het vereiste volume tijdens de gevraagde periode, bestanddeel van de naamgevende basisdienst;

3° het opnieuw afgeven van het aardgas aan de uitgang van de opslag, bestanddeel van de naamgevende basisdienst.

§ 4. Voor de overbrenging in een vervoersnet zijn de basisactiviteiten:

1° de overbrenging naar de nationale markt, met inbegrip van de prestaties met betrekking tot de aanlandingspunten, dat bestaat uit de volgende basisdiensten:

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 standaard aftakkingen aangesloten op deze leidingen, alsook het onderhoud en de exploitatie van deze installaties.

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 toelaatbare bedrijfsdruk gelijk is aan of groter dan 65 bar), hun onderhoud en hun exploitatie, behalve de complementaire samendrukkingen- en ontspanningsdiensten;

3° de flexibiliteitsdienst verbonden met de overbrenging in het vervoersnet (opslag in de leidingen), bestanddeel van de naamgevende basisdienst.

§ 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° de controlekamer, met inbegrip van het administratief beheer en de commercialisering van de verschillende basis- en complementaire diensten van de activiteiten verbonden met de LNG-terminals, met de opslag en met de overbrenging in het vervoersnet;

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° de aansluiting;

4° de toegang tot het algemeen datasysteem;

5° de veiligheidsuitbalancerings van het net (reservering in volume en in debiet);

6° de recuperatie van de opgelegde kosten, met name de openbare dienstverplichtingen.

Art. 3. § 1^{er}. 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.

§ 2. Pour les activités liées aux terminaux GNL, les activités de base sont:

1° la réception du gaz naturel liquéfié, composé du service de base éponyme;

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 m³ 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), composé du service de base éponyme;

3° l'émission du gaz naturel re-gazéifié, composé du service de base éponyme.

§ 3. Pour les installations de stockage, les activités de base sont:

1° l'injection du gaz naturel dans le stockage, composé du service de base éponyme;

2° le stockage du volume requis pendant la période demandée, composé du service de base éponyme;

3° la ré-émission du gaz naturel à la sortie du stockage, composé du service de base éponyme.

§ 4. Pour l'acheminement dans un réseau de transport, les activités de base sont:

1° l'acheminement à destination du marché national, y compris les prestations relatives aux points d'atterrage, composé des services de base suivants:

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.

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;

3° le service de flexibilité lié à l'acheminement dans le réseau de transport (stockage dans les canalisations), composé du service de base éponyme.

§ 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:

1° la chambre de contrôle, y compris la gestion administrative et la commercialisation des différents services de base et complémentaires des activités liées aux terminaux GNL, au stockage et à l'acheminement dans le réseau de transport;

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;

3° le raccordement;

4° l'accès au système de données générales;

5° l'équilibrage de secours du réseau (réservations en volume et en débit);

6° la récupération des coûts imposés, notamment les obligations de service public.

§ 6. Voor de flexibiliteitskamer is er geen basisdienst.

Art. 4. De tarieven voor de complementaire diensten hebben met name betrekking op de volgende complementaire diensten :

1° voor de activiteiten verbonden met de LNG-terminals is er met name:

a) de flexibiliteit verbonden met een stockagegebruik dat het gebruik nodig voor een normaal proces, overschrijdt;

b) de wijziging van de samenstelling van het afgegeven gas;

2° voor de stockage-installaties is er met name :

de wijziging van de samenstelling van het binnenkomend gas;

3° voor de overbrenging door het vervoersnet is er met name :

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° 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° voor de flexibiliteitskamer zijn er geen complementaire diensten.

Art. 5. De tarieven voor de supplementaire diensten worden geval per geval door de dienstverlener opgesteld.

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) 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 uitwisselingsmarkt tussen gas met verschillende kenmerken.

Art. 6. Ieder tarief voor de basisdiensten en de complementaire diensten wordt opgesteld rekening houdend met de meest representatieve parameters van de aangeboden dienst.

Het 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.

Art. 7. 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.

§ 6. Pour la chambre de flexibilité, il n'y a pas de service de base.

Art. 4. Les tarifs pour les services complémentaires concernent notamment les services complémentaires suivants :

1° pour les activités liées aux terminaux GNL, il y a notamment :

a) la flexibilité liée à une utilisation de stockage dépassant celle qui est nécessaire pour un processus normal;

b) la modification de la composition du gaz émis;

2° pour les installations de stockage, il y a notamment :

la modification de la composition du gaz entrant;

3° pour l'acheminement à travers le réseau de transport, il y a notamment :

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;

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;

5° pour la chambre de flexibilité, il n'y a pas de services complémentaires.

Art. 5. Les tarifs pour les services supplémentaires sont établis au cas par cas par le prestataire de service.

Pour la chambre de flexibilité, les services supplémentaires recourent tous les services disponibles en Belgique et à l'étranger qui lui permettront d'accomplir sa mission. Ils comprennent notamment :

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 d'un marché d'échange entre gaz de caractéristiques différentes.

Art. 6. Tout tarif relatif aux services de base et aux services complémentaires est établi en fonction des paramètres les plus représentatifs du service offert.

Il 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.

Art. 7. 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.

Art. 8. De tarifaire 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 veiligheidsuitbalancerings 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.

HOOFDSTUK III. — *Procedure voor de voorlegging en de goedkeuring van de tarieven*

Art. 9. § 1. De tarieven van de aardgasvervoersondernemingen betreffende de basisdiensten en de complementaire diensten zijn gereguleerd, met uitzondering van de tarieven voor de doorvoer van grens tot grens die onderhandeld worden op basis van indicatieve prijzen.

§ 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 externe operationele kosten, moeten niet vooraf aan de CREG worden voorgelegd. Ze kunnen wel door haar geanalyseerd en van commentaar voorzien worden, bij voorbeeld in geval van klacht of wanneer ze een belangrijke rol spelen in de organisatie van de markt (flexibiliteitskamer, enz.).

§ 3. Elke aan een klant verleende en gefactureerde dienst wordt vergoed volgens een tarief die 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.

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 kapitaal geïnvesteerd in het vervoersnet via eigen fondsen en fondsen geleend bij derden;
- uitzonderlijke kosten;
- belastingen, voorheffingen, extra belastingen en bijdragen.

Art. 10. § 1. Uiterlijk op 30 september van elk jaar dient de vervoersonderneming haar budget met tariefvoorstel voor het volgende exploitatiejaar in bij de Commissie.

Het budget met tariefvoorstel wordt per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie.

§ 2. Binnen de vijftien kalenderdagen na ontvangst van het budget met tariefvoorstel bevestigt de Commissie aan de vervoersonderneming 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.

Binnen de vijftien 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 per drager en tegen ontvangstbewijs.

§ 3. Binnen de dertig kalenderdagen na ontvangst van het budget met tariefvoorstel 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 tariefvoorstel moet aanpassen om een goedkeurende beslissing van de Commissie te verkrijgen.

Art. 8. Les suppléments tarifaires résultant du non-respect des conditions d'utilisation ordinaires du réseau de transport sont établies 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.

CHAPITRE III. — *Procédure de soumission et d'approbation des tarifs*

Art. 9. § 1^{er}. Les tarifs des entreprises de transport de gaz naturel relatifs aux services de base et aux services complémentaires sont réglementés, à l'exception des tarifs pour le transit de frontière à frontière qui sont négociés sur base de prix indicatifs.

§ 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.).

§ 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^{er} et 2 ci-dessus.

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 investis dans le réseau de transport via les fonds propres et les fonds empruntés auprès de tiers
- les charges exceptionnelles
- les impôts, prélèvements, surcharges et contributions.

Art. 10. § 1^{er}. L'entreprise de transport doit introduire son budget, comportant la proposition tarifaire pour l'année d'exploitation suivante, auprès de la Commission, le 30 septembre de chaque année au plus tard.

Le budget comportant la proposition tarifaire est transmis à la Commission par porteur et contre accusé de réception.

§ 2. Dans les quinze jours calendrier suivant la réception du budget comportant la proposition tarifaire, la Commission confirme à l'entreprise de 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.

Dans les quinze 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.

§ 3. Dans les trente jours calendrier suivant la réception du budget comportant la proposition tarifaire 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 que l'entreprise de transport devra adapter pour obtenir l'approbation de la Commission.

§ 4. Indien de Commissie het tariefvoorstel van de vervoersonderneming afwijst, dient de vervoersonderneming binnen de vijftien kalenderdagen na ontvangst van de beslissing tot afwijzing haar budget met aangepast tariefvoorstel in bij de Commissie volgens de procedure bedoeld in § 1, tweede lid, van dit artikel.

Binnen de termijn bedoeld in het eerste lid hoort de Commissie de vervoersonderneming indien deze erom verzoekt.

Binnen de vijftien kalenderdagen na ontvangst van het budget met aangepast tariefvoorstel brengt de Commissie de vervoersonderneming bij een ter post aangetekend schrijven op de hoogte van haar beslissing tot goedkeuring of afwijzing van het aangepaste tariefvoorstel.

Art. 11. Indien de vervoersonderneming haar verplichtingen niet nakomt binnen de termijnen die artikel 10 haar oplegt, of indien de Commissie beslist heeft tot afwijzing van het aangepaste tariefvoorstel, kan de Commissie, voorlopige tarieven goedkeuren, die de vervoersonderneming dient toe te passen, uitgaande met name van de laatste goedgekeurde tariefvoorstellen en voor een hernieuwbare periode van drie maanden.

Het eerste lid is eveneens van toepassing indien de vervoersonderneming zijn analytisch boekhoudplan niet aan de Commissie voorlegt binnen de termijn die artikel 22 van dit besluit haar oplegt of indien de Commissie weigert dit analytisch boekhoudplan goed te keuren.

HOOFDSTUK IV. — *Bekendmaking van de tarieven*

Art. 12. § 1. De Commissie laat haar eventuele beslissing tot goedkeuring van het tariefvoorstel bedoeld in artikel 10 van dit besluit voor het komende exploitatiejaar bekendmaken in uiterlijk de laatste editie van het *Belgisch Staatsblad* en van het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* van het lopende jaar, alsook onverwijld langs elektronische weg.

§ 2. In voorkomend geval laat de Commissie haar beslissing bedoeld in artikel 11 van dit besluit onverwijld bekendmaken in het *Belgisch Staatsblad* en in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, alsook langs elektronische weg.

§ 3. De vervoersonderneming maakt de tarieven goedgekeurd door de Commissie onverwijld aan de netgebruikers bekend op de wijze die zij passend acht, en stelt ze ter beschikking aan iedereen die erom verzoekt. Zij maakt ze eveneens onverwijld bekend langs elektronische weg.

Art. 13. De Commissie legt elk jaar vóór 1 april 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, de gewestregeringen en het Controlecomité. Hij ziet erop toe dat het verslag op passende wijze wordt bekendgemaakt.

De Commissie maakt dit verslag ook over aan de vervoersonderneming door een ter post aangetekend schrijven.

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*

Art. 14. § 1. Uiterlijk op 14 februari, 15 mei, 15 augustus en 15 november van elk jaar maakt de vervoersonderneming een trimestriële rapportering over aan de Commissie over de resultatenrekeningen van het vervoersnet gedurende het voorbije trimester.

Elke trimestriële rapportering omvat :

1° een kopij van de verslagen van de vergaderingen van het voorbije trimester van de vervoersonderneming en de commissarissen-revisoren;

2° een proef- en saldibalans van het voorbije trimester.

§ 2. De trimestriële rapportering op 15 augustus en 15 november van elk jaar omvat eveneens de gecumuleerde rapportering over de reeds voorbije trimesters van het lopende exploitatiejaar.

§ 4. Si la Commission refuse la proposition tarifaire soumise par l'entreprise de transport, cette dernière doit introduire un budget comportant une proposition tarifaire remaniée, dans les quinze jours calendrier suivant la réception de la décision du refus, en respectant la procédure visée au § 1^{er}, alinéa 2, du présent article.

La Commission entend l'entreprise de transport dans le délai visé au premier alinéa, lorsque celle-ci le demande.

Dans les quinze jours calendrier suivant la réception du budget comportant la proposition tarifaire remaniée, la Commission informe l'entreprise de transport par lettre recommandée de la poste de sa décision d'approuver ou de refuser la proposition tarifaire remaniée.

Art. 11. Si l'entreprise de transport ne respecte pas ses obligations dans les délais qui lui sont impartis par l'article 10 ou si la Commission a décidé de refuser la proposition tarifaire remaniée, la Commission peut approuver des tarifs provisoires, que l'entreprise de transport concernée sera tenu d'appliquer, en se basant notamment sur les dernières propositions tarifaires approuvées et pour une période de trois mois renouvelable.

Le premier alinéa est également d'application lorsque l'entreprise de transport ne soumet pas à la Commission son plan comptable analytique dans le délai prescrit par l'article 22 du présent arrêté ou lorsque la Commission refuse d'approuver ledit plan comptable analytique.

CHAPITRE IV. — *Publication des tarifs*

Art. 12. § 1^{er}. La Commission fait publier son éventuelle décision d'approbation de la proposition tarifaire visé à l'article 10 du présent arrêté pour l'exercice à venir, au plus tard dans la dernière édition du *Moniteur belge* et du *Journal officiel des Communautés européennes* de l'année en cours, de même que par voie électronique, et ce dans les plus brefs délais.

§ 2. Le cas échéant, la Commission fait publier dans les plus brefs délais sa décision visée à l'article 11 du présent arrêté au *Moniteur belge* et au *Journal officiel des Communautés européennes*, de même que par voie électronique.

§ 3. L'entreprise de transport communique dans les plus brefs délais, 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 les plus brefs délais par voie électronique.

Art. 13. La Commission soumet chaque année, avant le 1^{er} avril 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, aux gouvernements régionaux et au Comité de Contrôle. Il veille à une publication adéquate du rapport.

La Commission transmet ce rapport à l'entreprise de transport par le biais d'un courrier recommandé.

CHAPITRE V. — *Rapports et informations que l'entreprise de transport doit fournir à la Commission en vue du contrôle des tarifs par la Commission*

Art. 14. § 1^{er}. Le 14 février, le 15 mai, le 15 août et le 15 novembre de chaque année au plus tard, l'entreprise de transport transmet un rapport trimestriel à la Commission concernant les comptes de résultats du réseau de transport au cours du trimestre précédent.

Chaque rapport trimestriel comporte :

1° une copie des comptes rendus des réunions organisées au cours du trimestre écoulé, entre l'entreprise de transport et les commissaires-réviseurs;

2° une balance générale des comptes pour le trimestre précédent.

§ 2. Le rapport trimestriel des 15 août et 15 novembre de chaque année comporte également les rapports cumulés des trimestres précédents de l'année d'exploitation en cours.

§ 3. De trimestriële rapportering op 15 augustus van elk jaar omvat eveneens :

1° de goedgekeurde en neergelegde jaarrekening van het voorbije exploitatiejaar;

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.

§ 4. Tegelijkertijd met de trimestriële rapportering op 14 februari van elk jaar maakt de vervoersonderneming aan de Commissie een jaarlijkse rapportering over de resultatenrekeningen van het vervoersnet van het voorbije exploitatiejaar over.

§ 5. Elke rapportering wordt per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie.

§ 6. Binnen de dertig kalenderdagen na 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.

Voor de jaarlijkse rapportering bedoeld in § 4 wordt de termijn bedoeld in het eerste lid verhoogd tot zestig kalenderdagen.

Art. 15. De indiening van het budget met tariefvoorstel en van het eventuele budget met een aangepast tariefvoorstel, alsook van de rapporteringen, bedoeld in respectievelijk de artikelen 10 en 14 van dit besluit, gebeuren aan de hand van een door de Commissie bezorgd rapporteringsmodel.

Art. 16. § 1. Samen met het budget met tariefvoorstel bedoeld in artikel 10 van dit besluit stelt de vervoersonderneming de volgende gegevens ter beschikking van de Commissie in de vorm van met redenen omklede bijlagen :

1° inzake de uitgangspunten gehanteerd door de vervoersonderneming bij het opstellen van haar budget met tariefvoorstel :

a) de verwachte evolutie van het bruto nationaal product;

b) de verwachte evolutie van de vraag naar overbrenging met bestemming van de Belgische markt en voor de transit van grens naar grens op het betrokken vervoersnet;

c) de verwachte evolutie van de vraag naar stockage en naar activiteiten die verband houden met de LNG-terminals van het betrokken vervoersnet;

d) de activiteiten van de flexibiliteitskamer, indien van toepassing;

e) de verwachte inflatievoet;

f) de geplande weddenaanpassingen, globaal en per categorie;

g) de verwachte personeelsmutaties, met name de aanwervingen en afvloeiingen;

h) de verwachte intrestvoeten;

i) de gewogen gemiddelde financieringskost voor de komende periode;

j) de effectieve belastingsvoet;

k) de andere macro-economische gegevens die het resultaat in termen van output en van tarieven kunnen beïnvloeden;

2° inzake de voorziene investeringen :

a) de lijst van de investeringen voorzien voor het volgende exploitatiejaar;

— met opsplitsing tussen de vervangingsinvesteringen voor vaste activa, de uitbreidingsinvesteringen en de investeringen voor de openbare dienstverplichtingen;

— 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;

— met opgave van de aanschaffingswaarde en de jaarlijkse afschrijving of van de gebruiksvergoeding die betaald zal moeten worden;

§ 3. Le rapport trimestriel du 15 août de chaque année comporte également :

1° les comptes annuels approuvés et déposés de l'année d'exploitation précédente;

2° les rapports du Conseil d'administration et des commissaires-réviseurs de la dernière assemblée générale;

3° les comptes-rendus des dernières assemblées générales.

§ 4. En même temps que le rapport trimestriel du 14 février de chaque année, l'entreprise de transport transmet à la Commission un rapport annuel concernant les comptes de résultats du réseau de transport relatifs à l'année d'exploitation écoulée.

§ 5. Chaque rapport est transmis à la Commission par porteur et contre accusé de réception.

§ 6. Dans les trente 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.

Pour le rapport annuel visé au § 4, le délai visé au premier alinéa est allongé à soixante jours calendrier.

Art. 15. La soumission du budget comportant la proposition tarifaire ou du budget comportant la proposition tarifaire remaniée, ainsi que des rapports visés respectivement aux articles 10 et 14 du présent arrêté, se fait à l'aide du modèle de rapport établi par la Commission.

Art. 16. § 1^{er}. Conjointement au budget comportant la proposition tarifaire visé à l'article 10 du présent arrêté, l'entreprise de transport met les informations suivantes à la disposition de la Commission sous la forme d'annexes motivées :

1° en ce qui concerne les principes appliqués par l'entreprise de transport lors de l'établissement de son budget comportant la proposition tarifaire :

a) l'évolution escomptée du produit national brut;

b) l'évolution escomptée de la demande d'acheminement à destination du marché belge et pour le transit de frontière à frontière sur le réseau de transport concerné;

c) l'évolution escomptée de la demande pour le stockage et pour les activités liées aux terminaux GNL sur le réseau de transport concerné;

d) les activités de la chambre de flexibilité, s'il y a lieu;

e) le taux d'inflation escompté;

f) les adaptations salariales prévues, globalement et par catégorie;

g) les mutations de personnel prévues, notamment les recrutements et les licenciements;

h) les taux d'intérêt escomptés;

i) le coût de financement moyen pondéré pour la période à venir;

j) le taux d'impôt effectif;

k) les autres données macro-économiques susceptibles de pouvoir influencer le résultat en termes de production et de tarifs;

2° en ce qui concerne les investissements prévus :

a) la liste des investissements prévus pour l'année d'exploitation suivante,

— comprenant une différenciation entre les investissements de renouvellement des immobilisations corporelles, les investissements d'extension et les investissements pour obligation de service public;

— 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;

— mentionnant la valeur d'acquisition et l'amortissement annuel ou la redevance d'utilisation qui devra être versée;

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 :

- de omschrijving van het project;
- de doelstellingen van het project;
- de detaillering van de belangrijkste kostenposten van het project;
- een overzicht van de leveranciers en (onder)aannemers die meewerken aan de realisatie van het project;
- een vergelijking van de offertes van leveranciers en aannemers voor bestellingen die samen in totaal meer dan 20 % van het geïnvesteerde totaal uitmaken;
- het verloop in de tijd van het project, waarbij het volledig tijdsverloop vermeld wordt als het project over meer dan één jaar loopt;
- de impact op de afschrijvingen met aanduiding van de afschrijvingspercentages;
- de beoogde efficiëntieverbeteringen, inzonderheid de energie-efficiëntie;
- de milieueffecten;
- 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;

3° inzake het personeelsbestand :

a) een uitgebreid personeelsplan met organogram voor het komende exploitatiejaar;

b) een overzicht van het aantal personeelsleden in voltijdse equivalenten per dienst en subdiensten, met inbegrip van voorgenomen aanwervingen en afvloeiingen;

c) een gedetailleerd plan van de voorziene opleidingen;

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 :

- de technologie;
- het personeel;
- de administratieve organisatie;
- de relaties met klanten;
- het milieu;
- het aankoopbeleid;
- het onderhoud;
- de exploitatie;
- de benutting van het net;
- de capaciteitsknelpunten;
- de veiligheid;
- de concurrentie;
- het doorvoerkeer;
- het verloop van de langetermijncontracten;
- het onderzoek en de ontwikkeling;

5° een geprojecteerde balans per hoofdactiviteit volgens het genormaliseerd schema van de jaarrekening voor de eerste drie exploitatiejaren;

6° een overzicht van de acties en de investeringen specifiek gericht op efficiëntieverbetering en/of kostenbesparing, met een analyse en berekening van de verhoopte kostenbesparing;

7° de onderscheiden tarifaire formules, toepasselijk op de door de vervoersonderneming aangeboden diensten waarvoor de gebruikers kunnen opteren, en de verwachte ontvangsten per dienst en per klantengroep;

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 :

- la description du projet;
 - les objectifs du projet;
 - la description circonstanciée des principaux postes de frais du projet;
 - un aperçu des fournisseurs et des entrepreneurs (sous-traitants) qui collaborent à la réalisation du projet;
 - une comparaison des offres des fournisseurs et entrepreneurs réalisant des commandes cumulées de plus de 20 % du total de l'investissement total ;
 - l'évolution dans le temps du projet, mentionnant la durée totale du projet lorsque le projet porte sur plus d'une année;
 - l'impact des amortissements avec indication des pourcentages d'amortissement;
 - les améliorations d'efficacité escomptées, notamment l'efficacité énergétique;
 - les répercussions sur l'environnement;
 - 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;
- 3° en ce qui concerne l'effectif du personnel :

a) un plan du personnel circonstancié, comprenant un organigramme pour l'année d'exploitation suivante;

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;

c) un plan détaillé des formations prévues;

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 :

- la technologie;
- le personnel;
- l'organisation administrative;
- les relations avec la clientèle;
- l'environnement;
- la politique d'achat;
- l'entretien;
- l'exploitation;
- l'utilisation du réseau;
- les goulets d'étranglement au niveau de la capacité;
- la sécurité;
- la concurrence;
- les flux de transit;
- le déroulement des contrats à long terme;
- la recherche et le développement;

5° un bilan prévisionnel par activité principale selon le schéma normalisé des comptes annuels pour les trois exercices d'exploitation à venir;

6° un aperçu 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;

7° les diverses formules tarifaires applicables aux services offerts par l'entreprise de transport et les revenus escomptés par service et par groupe de client;

8° een omstandige toelichting bij de volgende soorten kosten en opbrengsten :

- uitzonderlijke kosten;
- uitzonderlijke opbrengsten;
- kosten voor onderzoek en ontwikkeling;
- kosten voor studies uitgevoerd door derden;
- kosten voor informatica-investeringen.

§ 2. De activa die vallen in groep 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 rubriek 26 "overige materiële vaste activa".

Art. 17. Bij elke rapportering, gecumuleerde rapportering en jaarlijkse rapportering maakt de vervoersonderneming een analyse van de verschillen tussen enerzijds de gegevens betreffende de exploitatie tijdens respectievelijk het voorbije trimester, de voorbije gecumuleerde trimesters of het voorbije exploitatiejaar en anderzijds van de overeenstemmende gegevens uit het budget.

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.

HOOFDSTUK VI. — *Boekhoudkundige verplichtingen van de vervoersonderneming*

Art. 18. Onverminderd de beschikkingen van de wet van 17 juli 1975 over 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° 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.

Art. 19. § 1. De analytische boekhouding bedoeld in artikel 18, 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 15 van dit besluit.

§ 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 werkingskosten van de Commissie, bedoeld in artikel 15/15, § 4, van de wet van 12 april 1965;

c) de inkomstenbelastingen;

d) de overige lokale, provinciale, gewestelijke en federale belastingen;

2° de vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen :

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;

b) de financieringskosten door derden;

3° het door de Commissie goedgekeurd overgedragen verlies of overschot van het laatste boekjaar.

8° une explication circonstanciée des différents types de charges et produits suivants :

- les charges exceptionnelles;
- les produits exceptionnels;
- les frais de recherche et de développement;
- les frais afférents aux études réalisées par des tiers;
- les coûts en matière d'investissements informatiques.

§ 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 "meubilier et matériel roulant", soit dans la rubrique 26 "autres immobilisations corporelles".

Art. 17. Lors de chaque rapport, de chaque rapport cumulé et de chaque rapport annuel, l'entreprise de transport réalise une analyse des différences entre d'une part, les données relatives à l'exploitation durant, respectivement, le trimestre écoulé, les trimestres écoulés cumulés ou l'année d'exploitation précédente, et, d'autre part les données correspondantes du 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.

CHAPITRE VI. — *Obligations comptables de l'entreprise de transport*

Art. 18. 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 :

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.

Art. 19. § 1^{er}. La comptabilité analytique visée à l'article 18, 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 15 du présent arrêté.

§ 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 des frais de fonctionnement de la Commission, visés à l'article 15/15, § 4, de la loi du 12 avril 1965;

c) les impôts sur les revenus;

d) les impôts locaux, provinciaux, régionaux et fédéraux restants;

2° la rémunération des capitaux investis, pour laquelle une distinction est établie entre :

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;

b) les coûts de financement par des tiers;

3° la perte ou l'excédent reporté de l'exercice comptable écoulé, approuvé par la Commission.

Art. 20. De vervoersonderneming voert haar analytische boekhouding bedoeld in artikel 18, 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.

Zij rekent daartoe alle kostensoorten toe aan de diensten en subdiensten per klanten-groep, 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.

Art. 21. § 1. 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 verdeelsleutels, de toerekening is gedaan.

§ 2. De vervoersonderneming houdt registers bij die minstens de volgende niet-monetaire gegevens bevatten :

1° de elementen die de berekening van de performantie-indicatoren bepaald in het rapporteringsmodel mogelijk maken;

2° de personeelsgegevens;

3° de hoeveelheid getransporteerd en gestockeerd aardgas;

4° de verwerkte hoeveelheid aardgas per LNG-terminal;

5° de transacties van de flexibiliteitskamers;

6° de volume- en uitzendcapaciteit van de opslagen;

7° de vervoersnetlengte;

8° de bediende oppervlakte;

9° het aantal geconnecteerde klanten;

10° het aantal afnamepunten per hoofdactiviteit;

11° de waarden van de maximale parameters die voor de tarieven gebruikt zijn;

12° de samenstelling van de tarifaire formules en de gebruikers per tarifaire formule.

De vervoersonderneming stelt deze registers op zodanige wijze samen dat zij op hun integriteit en consistentie in de rapportering kunnen worden getest.

§ 3. Op vraag van de Commissie spant de vervoersonderneming zich in om de van derden te verkrijgen gegevens ter harer beschikking te stellen.

§ 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.

Art. 22. § 1. Uiterlijk twee maanden na de inwerkingtreding van dit besluit, legt de vervoersonderneming haar analytisch boekhoudplan 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 15 van dit besluit.

Het analytisch boekhoudplan wordt per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie.

§ 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 analytisch boekhoudplan.

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.

Art. 20. L'entreprise de transport tient sa comptabilité analytique visée à l'article 18, 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.

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.

Art. 21. § 1^{er}. 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 œuvre, tels que la nature des générateurs directs de coûts et les clefs de répartition, utilisées pour effectuer les imputations.

§ 2. L'entreprise de transport tient des registres à jour, contenant au moins les données non-monétaires suivantes :

1° les éléments permettant le calcul des indicateurs de performance déterminés dans le modèle de rapport;

2° les données relatives au personnel;

3° la quantité de gaz naturel transporté et stocké;

4° la quantité de gaz naturel transitant par les terminaux GNL;

5° les transactions des chambres de flexibilité;

6° le volume et la capacité d'émission des stockages;

7° les longueurs du réseau de transport;

8° la surface desservie;

9° le nombre de clients raccordés;

10° le nombre de points de livraison par activité principale;

11° les valeurs des paramètres maximum utilisés pour les tarifs;

12° la description des formules tarifaires et les utilisateurs du réseau de transport par formule tarifaire.

L'entreprise de transport établit ces registres d'une manière telle que leur intégrité et leur cohérence puissent être vérifiées dans le rapport.

§ 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.

§ 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.

Art. 22. § 1^{er}. Au plus tard dans un délai de deux mois à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté, l'entreprise de transport dépose son plan comptable analytique à des fins d'approbation par la Commission. 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 15 du présent arrêté.

Le plan comptable analytique est transmis à la Commission par porteur et contre accusé de réception.

§ 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.

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.

§ 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.

Binnen de termijn bedoeld in het eerste lid hoort de Commissie de vervoersonderneming indien deze erom verzoekt.

Binnen de vijftien dagen 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 van het aangepaste analytisch boekhoudplan.

HOOFDSTUK VII. — *Kostenbeheersing*

Art. 23. § 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. De vervoersonderneming brengt over het effect van haar inspanningen tot kostenbeheersing verslag uit aan de Commissie op basis met name van de performantie-indicatoren opgenomen in het rapporteringsmodel, bedoeld in artikel 15 van dit besluit.

Art. 24. De kosten van de diensten en subdiensten, bedoeld in artikel 19 van dit besluit en niet opgelegd door een bevoegde overheid, kunnen alleen in de tarieven, bedoeld in artikel 15/5, § 2, van de wet van 12 april 1965, doorgerekend worden voor zover de Commissie ze niet als onredelijk verworpen heeft. De Commissie beoordeelt de redelijkheid van deze kosten door ze onder meer te vergelijken met de overeenstemmende vergelijkbare kosten van gelijkaardige ondernemingen.

Art. 25. Indien de Commissie bij haar onderzoek van de jaarlijkse rapportering bedoeld in artikel 14, § 4, van dit besluit, vaststelt dat de tarieven, bedoeld in artikel 15/5, § 2, van de wet van 12 april 1965, toegepast tijdens het voorbije exploitatiejaar, geresulteerd hebben in een bonus of een malus, brengt zij de vervoersonderneming bij een ter post aangetekend schrijven hiervan onverwijld op de hoogte. Rekening houdend met de klimatologische onzekerheden en de financiële behoeften van het afgelopen jaar, kan deze bonus of malus ingebracht worden, in geval van goedkeuring door de Commissie, in het verlies of het overschot voorzien in artikel 19 voor de volgende oefening.

Binnen de vijftien kalenderdagen na de ontvangst van dit schrijven kan de vervoersonderneming haar bevindingen hierover meedelen aan de Commissie. Haar bevindingen worden per drager en tegen ontvangstbewijs overhandigd aan de Commissie. Op haar verzoek wordt de vervoersonderneming binnen deze termijn gehoord door de Commissie.

Binnen de dertig kalenderdagen na het verloop van de termijn bedoeld in het tweede lid, beslist de Commissie definitief of de tarieven geresulteerd hebben in een bonus of malus.

Voor de toepassing van dit artikel kan de Commissie de uitgaven van de vervoersonderneming verwerpen die in artikel 24 van dit besluit bedoeld zijn. Het bedrag van deze uitgaven wordt in mindering gebracht van de billijke winstmarge bedoeld in artikel 19, § 2, 2°, a, van dit besluit. Indien ook de bevoegde overheid deze uitgaven fiscaalrechtelijk verwerpt en dit aanleiding geeft tot bijkomende belastingen of heffingen, dan kan het bedrag van deze belastingen of heffingen eveneens in mindering gebracht worden van de billijke winstmarge bedoeld in artikel 19, § 2, 2°, a, van dit besluit.

HOOFDSTUK VIII. — *Stralbepalingen*

Art. 26. 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.

§ 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^{er}, deuxième alinéa, du présent article.

Pendant la période visée au premier alinéa, la Commission entendra l'entreprise de transport si cette dernière le demande.

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.

CHAPITRE VII. — *Maîtrise des coûts*

Art. 23. § 1^{er}. 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.

§ 2. L'entreprise de transport remet à la Commission 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 15 du présent arrêté.

Art. 24. Les coûts des services et des sous-services, visés à l'article 19 du présent arrêté et non imposés par des autorités compétentes en la matière, ne peuvent être répercutés dans les tarifs dont question à l'article 15/5, § 2, de la loi du 12 avril 1965, que si la Commission ne les a pas rejetés en raison de leur caractère déraisonnable. La Commission évaluera le caractère raisonnable de ces coûts en les comparant, entre autres, aux coûts correspondants comparables d'entreprises similaires.

Art. 25. Si la Commission constate, lors de l'examen du rapport annuel dont question à l'article 14, § 4, du présent arrêté, que les tarifs visés à l'article 15/5, § 2, de la loi du 12 avril 1965, appliqués au cours de l'année d'exploitation écoulée, ont provoqué un bonus ou un malus, elle en informe l'entreprise de transport dans les meilleurs délais par lettre recommandée de la poste. Compte tenu des aléas climatiques et des besoins financiers de l'année écoulée, ce bonus ou ce malus pourra être intégré, en cas d'approbation par la Commission, dans la perte ou l'excédent prévue à l'article 19 pour l'exercice suivant.

L'entreprise de transport peut communiquer à la Commission ses observations à ce sujet dans les quinze jours calendrier à compter de la réception de cette lettre. Ces observations sont transmises à la Commission par porteur et contre accusé de réception. A sa demande, l'entreprise de transport est entendue par la Commission pendant ce délai.

Dans les trente jours calendrier suivant l'expiration du délai visé au deuxième alinéa, la Commission tranche définitivement la question de savoir si les tarifs ont généré un bonus ou un malus.

En ce qui concerne l'application du présent article, la Commission peut rejeter les dépenses de l'entreprise de transport, visées à l'article 24. Le montant de ces dépenses est déduit de la marge bénéficiaire visée à l'article 19, § 2, 2°, a, 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 déduit de la marge bénéficiaire visée à l'article 19, § 2, 2°, a, du présent arrêté.

CHAPITRE VIII. — *Dispositions pénales*

Art. 26. 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.

HOOFDSTUK IX. — *Overgangsbepalingen*

Art. 27. In afwijking van artikel 10, § 1, eerste lid van dit besluit, dient elke vervoersonderneming binnen de twee maanden na de inwerkingtreding van dit besluit, bij de Commissie een budget met tariefvoorstel in voor het exploitatiejaar 2002.

In afwijking van artikel 10, § 3, van dit besluit, beschikt de Commissie over een termijn van zestig kalenderdagen om de betreffende vervoersonderneming op de hoogte te stellen van haar beslissing met betrekking tot het tariefvoorstel bedoeld in het eerste lid. Voor het overige geldt de procedure voorzien in artikel 10, § 3, van dit besluit.

HOOFDSTUK X. — *Diverse bepalingen*

Art. 28. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 29. Vanaf het in werking treden van dit koninklijk besluit moeten de vervoersondernemingen in hun nieuwe betrekkingen met klanten (verlenging van contract met mogelijkheid tot aanpassing, hernieuwing van contract, nieuw contract, enz.) een clausule voorzien die de mogelijkheid voorziet om clausules inzake tarifiering te wijzigen, teneinde deze in overeenstemming met de door de Commissie goedgekeurde tarieven te kunnen brengen.

Art. 30. Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer en Onze Staatssecretaris voor Energie zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 15 april 2002.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Mevr. I. DURANT

De Staatssecretaris voor Energie,
O. DELEUZE

MINISTERIE VAN FINANCIËN

N. 2002 — 1517

[2002/03203]

6 MAART 2002. — Ministerieel besluit waarbij delegatie wordt verleend inzake de bepaling van de verantwoordelijkheid van de autobestuurders in geval van ongevallen in dienstverband

De Minister van Financiën,

Gelet op het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het rijkspersoneel, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 februari 2002, inzonderheid artikel 96;

Gelet op het koninklijk besluit van 29 oktober 1971 tot vaststelling van het organiek reglement van het Ministerie van Financiën en van de bijzondere bepalingen die er voorzien in de uitvoering van het Statuut van het Rijkspersoneel, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000, inzonderheid op artikel 59,

Besluit :

Artikel 1. Delegatie wordt verleend aan de Directeur-generaal van de Algemene Diensten van het Algemeen Secretariaat om de verantwoordelijkheid vast te stellen en de strafmaat te bepalen van de autobestuurders die in dienstverband met een autovoertuig van het Departement in een ongeval betrokken zijn, wanneer geen grove fout of zware nalatigheid kan weerhouden worden ten laste van betrokkene personeelsleden.

Art. 2. Bij afwezigheid of belet van de Directeur-generaal van de Algemene Diensten wordt de hem bij artikel 1 gedelegeerde bevoegdheid uitgeoefend door de Auditeur-generaal van financiën die met het beheer van het wagenpark van het Departement belast is.

Art. 3. Het ministerieel besluit van 19 december 1983 waarbij delegatie wordt verleend inzake de bepaling van de verantwoordelijkheid van de autobestuurders in geval van ongevallen in dienstverband wordt opgeheven.

Art. 4. Dit besluit treedt heden in werking.

Gegeven te Brussel, 6 maart 2002.

D. REYNDERS

CHAPITRE IX. — *Dispositions transitoires*

Art. 27. Par dérogation à l'article 10, § 1^{er}, premier alinéa du présent arrêté, toute entreprise de transport doit introduire son budget, comportant la proposition tarifaire pour l'année d'exploitation 2002, auprès de la Commission, dans les deux mois de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Par dérogation à l'article 10, § 3, du présent arrêté, la Commission dispose d'un délai de soixante jours calendrier pour informer l'entreprise de transport concernée de sa décision relative à la proposition tarifaire visé au premier alinéa. Pour le reste, la procédure prévue à l'article 10, § 3, du présent arrêté est d'application.

CHAPITRE X. — *Dispositions diverses*

Art. 28. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 29. A partir de la mise en vigueur du présent arrêté, les entreprises de transport doivent prévoir dans leurs nouvelles relations vis-à-vis de leurs clients (prolongation de contrat avec possibilité d'adaptation, renouvellement de contrat, nouveau contrat, etc.) une clause prévoyant la possibilité de modifier les clauses de tarification afin de pouvoir les mettre en conformité avec les tarifs approuvés par la Commission.

Art. 30. Notre Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports et Notre Secrétaire d'Etat à l'Energie sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, 15 avril 2002.

ALBERT

Par le Roi :

La Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité
et des Transports,
Mme I. DURANT

Le Secrétaire d'Etat à l'Energie,
O. DELEUZE

MINISTÈRE DES FINANCES

F. 2002 — 1517

[2002/03203]

6 MARS 2002. — Arrêté ministériel accordant délégation en matière de fixation de la responsabilité des conducteurs d'autos en cas d'accidents en liaison avec le service

Le Ministre des Finances,

Vu l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant le statut des agents de l'Etat, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 13 février 2002, notamment l'article 96;

Vu l'arrêté royal du 29 octobre 1971 fixant le règlement organique du Ministère des Finances, ainsi que les dispositions particulières y assurant l'exécution du statut des agents de l'Etat, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, notamment l'article 59,

Arrête :

Article 1^{er}. Délégation est donnée au Directeur général des Services généraux du Secrétariat général pour constater la responsabilité et fixer le montant de la peine des conducteurs d'autos qui en service sont impliqués avec un véhicule automobile du Département dans un accident, lorsqu'aucune faute lourde ou négligence grave ne peut être retenue à charge des agents concernés.

Art. 2. En cas d'absence ou d'empêchement du Directeur général des Services généraux, les pouvoirs qui lui sont délégués par les dispositions de l'article 1^{er} sont exercés par l'Auditeur général des finances qui a en charge la gestion du parc automobile du Département.

Art. 3. L'arrêté ministériel du 19 décembre 1983 accordant délégation en matière de fixation de la responsabilité des conducteurs d'autos en cas d'accidents en liaison avec le service est abrogé.

Art. 4. Le présent arrêté entre en vigueur ce jour.

Donné à Bruxelles, le 6 mars 2002.

D. REYNDERS