

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission des affaires économiques et monétaires

2007/0195(COD)

6.2.2008

PROJET D'AVIS

de la commission des affaires économiques et monétaires

à l'intention de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/54/CE concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité
(COM(2007)0528 – C6-0316/2007 – 2007/0195(COD))

Rapporteur pour avis: Ján Hudacký

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Situation actuelle

Le législateur européen a décidé en 1996, lors de l'adoption de son premier train de mesures dans le domaine de l'énergie, de libéraliser progressivement un système européen de l'approvisionnement en énergie alors organisé en monopoles. Lorsqu'ils ont défini en 2003 un deuxième train de mesures, le Parlement et le Conseil ont pris la décision d'ouvrir le marché à tous les consommateurs avant le milieu de 2007, en assortissant la démarche réglementaire de dispositions précises. Cependant, les marchés européens du gaz et de l'électricité présentent encore des dysfonctionnements sous les aspects de l'accès équitable aux réseaux de transmission, de l'interconnexion entre les marchés nationaux de l'énergie (interconnexions transfrontalières) et de la sécurisation des approvisionnements.

Aussi le texte proposé aujourd'hui par la Commission, le "troisième paquet énergie", contient-il plusieurs mesures destinées à résoudre ces dysfonctionnements et à progresser sur la voie de l'instauration d'un marché intérieur entièrement intégré.

Dispositions relatives au découplage

Il va de soi que les dispositions relatives au découplage des points de vue juridique, fonctionnel et de la gestion énoncées dans le deuxième train de mesures en matière d'énergie revêtent une importance fondamentale et doivent être réellement appliquées dans tous les États membres. Toutefois, le débat sur l'architecture à venir du marché intérieur semble parfois être centré trop exclusivement sur les avantages éventuels des dispositions concernant le découplage. Il est permis de douter que la dissociation des structures de propriété telle qu'elle est pratiquée dans certains États membres, où elle figure désormais dans le droit national de la concurrence, puisse servir de modèle pour l'Union européenne dans son ensemble. En réalité, l'étude d'impact conduite par la Commission ne livre pas assez d'éléments pour que la séparation de la propriété apparaisse effectivement comme la mesure la plus susceptible d'intensifier la concurrence et de créer un marché intérieur fonctionnant de manière satisfaisante. De plus, le découplage risque d'être problématique dans certains États membres sous l'angle de la protection des droits de propriété inscrits dans la constitution. C'est pourquoi nous suggérons de laisser à chaque État membre la possibilité de choisir le modèle de réglementation le mieux adapté à son économie. À côté de la séparation de la propriété et des gestionnaires de réseau indépendants, les deux modèles contenus dans la proposition initiale de la Commission, nous proposons une troisième option générale mise au point par plusieurs États membres.

L'on se dirigerait alors vers un marché intérieur dans lequel coexisteraient plusieurs modèles. Chacun d'eux serait soumis à une stricte réglementation au niveau de l'Union européenne par le canal de l'Agence européenne de coopération des régulateurs nationaux de l'énergie œuvrant en étroite collaboration avec les agences nationales de réglementation ainsi qu'avec les autorités nationales et européennes chargées des questions de concurrence. Une telle démarche serait de nature à garantir un accès transparent et équitable au réseau et à permettre l'avènement d'un marché de l'énergie libéralisé sur le territoire de l'Union européenne.

Un accès transparent aux réseaux de transport et aux sources d'investissement

Il appartiendrait aux gestionnaires de réseau de transport d'appliquer des procédures transparentes et non discriminatoires de connexion aux réseaux, en soumettant ces procédures à l'agrément des agences nationales de réglementation. Les gestionnaires devraient être tenus de fournir les informations nécessaires à toutes les sociétés souhaitant connecter de nouvelles centrales électriques (y compris nucléaires), transporter de l'électricité en utilisant les réseaux des gestionnaires de réseau de transport ou investir dans les interconnexions entre systèmes de transport (en améliorant ainsi la sécurité de l'approvisionnement). Des efforts de coopération régionale pourraient être déployés en vue d'assurer une coordination plus harmonieuse et plus satisfaisante des agences nationales de réglementation et de l'Agence pour la coopération des régulateurs de l'énergie, tant à l'intérieur des régions qu'entre celles-ci.

Une stratégie réglementaire équilibrée: ENTSO, agences nationales de réglementation, Agence pour la coopération des régulateurs de l'énergie et Commission

Le juste équilibre réglementaire, en particulier si les États membres retiennent des modèles autres que la dissociation des structures de propriété, est l'élément primordial pour la création d'un marché intérieur de l'énergie. Pour la protection de l'intérêt général, il apparaît indispensable que les agences nationales de réglementation, de même que l'Agence pour la coopération des régulateurs de l'énergie, jouissent du degré le plus élevé possible d'indépendance en étant à l'abri de toute ingérence politique ou commerciale.

De plus, il convient de veiller à ce que le modèle de réglementation soit cohérent et repose sur un partage clairement défini des compétences et des responsabilités. C'est sous cet aspect que la Commission n'apporte pas de réponse satisfaisante. En effet, elle prévoit, d'un côté, de confier à l'Agence pour la coopération des régulateurs de l'énergie un rôle purement consultatif en ne lui reconnaissant guère de possibilités de prendre des décisions juridiquement contraignantes à l'égard de tiers. À l'inverse, elle concède de très larges pouvoirs au réseau européen des gestionnaires de réseau de transport (ENTSO), ce qui signifie que ces gestionnaires se voient assigner une mission proche de l'autoréglementation, qu'ils ne sont pas disposés, si l'on en croit les divers documents d'orientation qu'ils ont publiés, à remplir. Une telle vision débouche, au total, sur un cadre réglementaire flou et déséquilibré, qui place l'Agence pour la coopération des régulateurs de l'énergie dans une position de très grande faiblesse à l'égard de la Commission et de l'ENTSO.

Enfin, le Parlement estime qu'il y a lieu de se demander si un aussi grand nombre de questions fondamentales en matière de réglementation doivent être traitées, comme le prévoit la Commission, selon la procédure de comitologie.

L'approche régionale

La Commission ne semble pas, dans sa proposition, être très favorable à l'idée de marchés régionaux. Or, de tels marchés pourraient constituer une étape intermédiaire sur la voie de l'instauration d'un marché européen de l'énergie pleinement intégré. La création de gestionnaires de réseaux régionaux serait une très appréciable source d'investissements dans les réseaux de transport, et notamment dans les interconnexions transfrontalières, contribuant ainsi à améliorer la sécurité des approvisionnements. Il conviendrait que les gestionnaires de réseaux régionaux présentent des plans régionaux d'investissement sur lesquels les agences

nationales de réglementation et l'Agence pour la coopération des régulateurs de l'énergie exerceraient une surveillance destinée à garantir une coordination efficace.

Afin de renforcer le rôle des marchés régionaux, l'Agence pour la coopération des régulateurs de l'énergie pourrait instituer des "comités régionaux" (sur le modèle de ceux qu'a créés l'ERGEG, organe précurseur de l'agence), qui seraient chargés de la surveillance réglementaire régionale.

AMENDEMENTS

La commission des affaires économiques et monétaires invite la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 3 bis (nouveau)

Directive 2003/54/CE

Article 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) L'article 7 bis suivant est inséré:

"Article 7 bis

Afin de garantir l'indépendance des gestionnaires de réseau de transport, les États membres veillent à ce que, à compter du [date de transposition plus un an], les entreprises verticalement intégrées soient tenues de se conformer soit aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, points a) à d), relatives au découplage de la propriété et à celles de l'article 10 relatives aux gestionnaires de réseau indépendants, soit aux dispositions suivantes de l'article 10 ter, relatives au découplage effectif et performant."

Or. en

Amendement 2

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 8

Directive 2003/54/CE

Article 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

"Article 10 ter

Découplage effectif et performant des réseaux de transport

I. ACTIFS, ÉQUIPEMENTS, PERSONNEL ET IDENTITÉ

1. Les gestionnaires de réseau de transport possèdent toutes les ressources humaines, matérielles et financières de l'entreprise verticalement intégrée que requiert l'activité régulière de transport d'électricité, en particulier:

i) les actifs nécessaires pour l'activité régulière de transport d'électricité sont la propriété du gestionnaire de réseau de transport;

ii) le personnel nécessaire pour l'activité régulière de transport d'électricité est employé par le gestionnaire de réseau de transport;

iii) le prêt de personnel et la prestation de services de la part ou en faveur d'une succursale de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des fonctions de production ou de fourniture sont limités aux situations dans lesquelles il n'existe pas de risque de discrimination et sont soumis à l'agrément des autorités nationales de réglementation pour que soient évités les problèmes de concurrence et les conflits d'intérêts;

iv) des ressources destinées à financer les investissements futurs sont réunies en temps opportun.

2. Parmi les activités jugées nécessaires pour l'activité régulière du transport d'électricité visée au paragraphe 1

figurent au moins:

- la représentation du gestionnaire de réseau de transport, ainsi que les contacts avec les tiers et les autorités de réglementation;*
- l'octroi de l'accès à des tiers et la gestion de cet accès;*
- la perception des redevances d'accès, des recettes provenant de la gestion de la congestion et des paiements effectués au titre du mécanisme de compensation entre gestionnaires de réseau de transport conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1228/2003;*
- l'exploitation, l'entretien et le développement du réseau de transport;*
- la programmation des investissements en vue de garantir la capacité à long terme du réseau de répondre à une demande raisonnable et de sécuriser les approvisionnements;*
- les services juridiques;*
- les services de la comptabilité et des technologies de l'information.*

3. Le gestionnaire de réseau de transport est organisé sous la forme juridique d'une société par actions.

4. Le gestionnaire de réseau de transport a sa propre identité sociale, nettement différente de celle de l'entreprise verticalement intégrée, et possède en propre une marque, des outils de communication et des locaux.

5. La comptabilité des gestionnaires de réseau de transport est contrôlée par un vérificateur autre que celui qui contrôle l'entreprise verticalement intégrée et toutes les sociétés qui sont liées avec elle.

II. INDÉPENDANCE DES DIRIGEANTS, DU PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL/DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

6. Les décisions relatives à la nomination et à la cessation anticipée du mandat du président directeur général ou des membres du conseil d'administration du réseau de transport, ainsi que les dispositions contractuelles du mandat et de sa cessation, sont notifiées à l'autorité de réglementation ou à toute autre autorité publique nationale compétente. Ces décisions et ces dispositions entrent en vigueur seulement si, au cours d'une période de trois semaines après la notification, l'autorité de réglementation ou une autre autorité publique nationale compétente n'a pas usé de son droit de veto. Un veto peut être opposé à une nomination et aux dispositions contractuelles afférentes si l'indépendance professionnelle du président directeur général ou du membre du conseil d'administration dont la candidature est présentée suscite des doutes graves, ou si, en cas de cessation anticipée du mandat et des dispositions contractuelles afférentes, le bien-fondé d'une telle mesure suscite des doutes graves.

7. Les dirigeants du réseau de transport qui contestent la cessation anticipée de leur mandat jouissent de droits réels de recours auprès de l'autorité de réglementation ou de toute autre autorité publique nationale compétente, ou encore d'une juridiction.

8. Après la cessation de leur mandat dans le réseau de transport, les présidents directeurs généraux ou les membres du conseil d'administration ne peuvent pas occuper un poste dans une succursale de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des fonctions de production ou de fourniture durant une période minimale de trois ans.

9. Le président directeur général ou les membres du conseil d'administration ne possèdent aucun intérêt dans une société de l'entreprise verticalement intégrée

autre que le gestionnaire de réseau de transport et ne reçoivent de cette société aucune indemnité. Sa/leur rémunération n'est liée en aucune manière aux activités de l'entreprise verticalement intégrée autres que celles du gestionnaire de réseau de transport.

10. Le président directeur général ou les membres du conseil d'administration du réseau de transport n'assument aucune responsabilité, directe ou indirecte, dans le fonctionnement quotidien d'une autre succursale de l'entreprise verticalement intégrée.

11. Sans préjudice des dispositions énoncées ci-dessus, le gestionnaire de réseau de transport jouit de droits effectifs de décision, en toute autonomie à l'égard de l'entreprise d'électricité intégrée, sur les actifs nécessaires pour le fonctionnement, l'entretien ou le développement du réseau. Cette règle n'interdit pas la mise en place de mécanismes de coordination destinés à assurer la protection des droits économiques et de gestion de la société mère quant au contrôle de la rentabilité des actifs, réglementés indirectement conformément à l'article 22 quater, qu'elle détient dans une filiale. En particulier, la société mère est habilitée à approuver le plan financier annuel, ou tout instrument équivalent, du gestionnaire de réseau de transport et à fixer des limites générales aux niveaux d'endettement de sa filiale. La société mère n'a cependant pas le droit de donner des instructions pour la gestion quotidienne, ni pour les décisions particulières relatives à la construction ou au développement de lignes de transport qui respectent les conditions posées dans le plan financier agréé ou dans un autre instrument équivalent.

II. CONSEIL DE SURVEILLANCE/CONSEIL

D'ADMINISTRATION

12. Les présidents du conseil de surveillance ou du conseil d'administration du le gestionnaire de réseau de transport n'occupent aucun poste dans une succursale de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des fonctions de production ou de fourniture.

13. Les conseils de surveillance et les conseils d'administration des gestionnaires de réseau de transport comptent des membres indépendants désignés pour un mandat minimal de cinq ans. Leur nomination est notifiée à l'autorité de réglementation ou à toute autre autorité publique nationale compétente et devient effective dans les conditions énoncées au paragraphe 6.

14. Aux fins du paragraphe 13, un membre du conseil de surveillance ou du conseil d'administration d'un gestionnaire de réseau de transport est réputé indépendant s'il n'entretient avec l'entreprise verticalement intégrée, avec les actionnaires dominants ou avec la direction de l'une ou de l'autre entité aucun rapport professionnel et aucune autre relation générant un conflit d'intérêts de nature à altérer son jugement, en particulier:

a) il n'a pas été salarié d'une succursale de l'entreprise verticalement intégrée exerçant des fonctions de production ou de fourniture dans les cinq ans précédant sa désignation comme membre du conseil de surveillance ou du conseil d'administration;

b) il ne possède aucun intérêt dans l'entreprise verticalement intégrée ou dans l'une des sociétés qui lui sont liées autres que le gestionnaire de réseau de transport et ne reçoit de cette société aucune indemnité;

c) il n'entretient aucun rapport professionnel avec une succursale de

l'entreprise verticalement intégrée exerçant des fonctions de fourniture d'énergie durant sa désignation comme membre du conseil de surveillance ou du conseil d'administration;

d) il n'est pas membre de l'organe de direction d'une société dans laquelle l'entreprise verticalement intégrée désigne des membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration.

IV. DÉONTOLOGUE

15. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de réseau de transport élaborent et appliquent un programme de déontologie exposant les mesures prises pour garantir le rejet des conduites discriminatoires. Ce programme contient les obligations précises que les salariés doivent remplir pour que soit réalisé cet objectif. Il est soumis à l'agrément de l'autorité de réglementation ou de toute autre autorité publique nationale compétente. Le déontologue contrôle en toute indépendance le respect du programme. L'autorité de réglementation a le pouvoir d'imposer des sanctions chaque fois que le programme de déontologie n'est pas appliqué d'une manière satisfaisante.

16. Le président directeur général ou le conseil d'administration du réseau de transport nomme une personne ou un organisme déontologue chargé de:

i) surveiller l'application du programme de déontologie;

ii) rédiger un rapport annuel présentant les mesures prises pour appliquer le programme de déontologie, et soumettre ce rapport à l'autorité de réglementation;

iii) formuler des recommandations sur le programme de déontologie et son application.

17. L'indépendance du déontologue est garantie, notamment, par les clauses

inscrites dans son contrat d'embauche.

18. Le déontologue a la possibilité d'être régulièrement entendu par le conseil de surveillance ou le conseil d'administration du gestionnaire du réseau de transport, de l'entreprise verticalement intégrée et des autorités de réglementation.

19. Le déontologue assiste à toutes les réunions du conseil de surveillance ou du conseil d'administration du gestionnaire du réseau de transport au cours desquelles sont abordées les questions suivantes:

i) les conditions d'accès et de connexion au réseau, y compris la perception des redevances d'accès, des recettes provenant de la gestion de la congestion et des paiements effectués au titre du mécanisme de compensation entre gestionnaires de réseau de transport conformément à l'article 3 du règlement (CE) n° 1228/2003;

ii) les actions entreprises pour le fonctionnement, l'entretien et le développement du réseau de transport, y compris les investissements d'interconnexion et de connexion;

iii) les règles d'équilibrage, y compris les règles gouvernant la puissance de réserve;

iv) les achats d'énergie destinés à compenser les pertes d'énergie.

20. Durant ces réunions, il veille à ce que les informations relatives aux activités de producteurs ou de fournisseurs qui peuvent être commercialement avantageuses ne soient pas divulguées d'une manière discriminatoire auprès du conseil de surveillance ou du conseil d'administration.

21. Le déontologue a accès à tous les livres, archives et bureaux du gestionnaire de réseau de transport, ainsi qu'à toutes les informations dont il a

besoin pour accomplir sa mission dans le respect des obligations qui lui incombent.

22. Le déontologue n'est nommé ou révoqué par le président directeur général ou le conseil d'administration qu'avec l'agrément préalable de l'autorité de réglementation.

V. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ET POUVOIR DE PRENDRE DES DÉCISIONS D'INVESTISSEMENT

Les gestionnaires de réseau de transport élaborent un plan décennal de développement du réseau au moins tous les deux ans. Ils définissent des mesures efficaces pour garantir l'adéquation du système et la sécurité de l'approvisionnement.

23. Le plan décennal de développement du réseau répond notamment aux impératifs suivants:

a) informer les acteurs du marché des principales infrastructures de transport qui devraient être construites durant les dix prochaines années;

b) exposer tous les investissements déjà décidés et présenter les nouveaux investissements pour lesquels une décision de mise en œuvre doit être prise dans les trois prochaines années.

24. Afin d'élaborer ce plan décennal de développement du réseau, chaque gestionnaire de réseau de transport formule une hypothèse raisonnable quant à l'évolution de la production, de la consommation et des échanges avec d'autres pays, en prenant en compte les plans d'investissement dans les réseaux qui sont déjà définis à l'échelle régionale et à l'échelle européenne. Le gestionnaire de réseau de transport présente le projet en temps opportun à l'organe national compétent.

25. L'organe national compétent consulte d'une manière ouverte et transparente

tous les utilisateurs du réseau qui entrent en ligne de compte sur la base d'un projet de plan décennal de développement du réseau et peut publier le résultat du processus de consultation, en particulier sous l'aspect des éventuels besoins d'investissement.

26. L'organe national compétent examine si le plan décennal de développement du réseau couvre tous les besoins d'investissement dégagés lors de la consultation. Cette autorité peut obliger le gestionnaire de réseau de transport à modifier son plan.

27. L'organe national compétent visé aux paragraphes 24, 25 et 26 peut être l'autorité nationale de réglementation, toute autre autorité publique nationale compétente ou un mandataire désigné par les gestionnaires de réseau de transport pour assurer le développement du réseau. Dans ce dernier cas, les gestionnaires de réseau de transport soumettent les projets des statuts, de la liste des membres et du règlement intérieur à l'agrément de l'autorité publique nationale compétente.

28. Dans le cas où le gestionnaire de réseau de transport refuse d'effectuer l'un des investissements figurant dans le plan décennal de développement du réseau qui doit être appliqué en cours des trois prochaines années, les États membres veillent à ce que l'autorité de réglementation ou toute autre autorité publique nationale compétente soit habilitée à prendre l'une des mesures suivantes:

i) soit enjoindre par tous les moyens légaux au gestionnaire de réseau de transport d'accomplir ses obligations d'investissement en recourant à ses capacités financières, soit

ii) inviter des investisseurs indépendants à soumissionner pour la réalisation d'un investissement nécessaire dans un réseau de transport, en obligeant éventuellement

le gestionnaire de réseau de transport à:

- accepter le financement par un tiers,*
- accepter la construction par un tiers ou constituer les nouveaux actifs en cause, et*
- assurer le fonctionnement du nouvel actif en cause.*

Les modalités financières de ce dispositif sont soumises à l'agrément de l'autorité de réglementation ou à toute autre autorité nationale compétente.

Dans l'un et l'autre cas, les dispositions tarifaires permettent de percevoir des recettes couvrant les coûts de ces investissements.

29. L'autorité publique nationale compétente surveille et évalue l'application du plan d'investissement.

VI. POUVOIR DE DÉCIDER DE LA CONNEXION DE NOUVELLES CENTRALES ÉLECTRIQUES AU RÉSEAU DE TRANSPORT

30. Les gestionnaires de réseau de transport sont tenus de définir et de publier des procédures transparentes et performantes pour la connexion non discriminatoire de nouvelles centrales électriques au réseau. Ces procédures sont soumises à l'agrément des autorités nationales de réglementation ou à toute autre autorité publique nationale compétente.

31. Les gestionnaires de réseau de transport n'ont pas le droit de refuser la connexion d'une nouvelle centrale électrique en invoquant l'instauration éventuelle de limitations à venir dans les capacités disponibles du réseau, par exemple en raison de la congestion de segments éloignés du réseau de transport. Le gestionnaire de réseau de transport est tenu de présenter les informations requises.

32. Les gestionnaires de réseau de

transport n'ont pas le droit de refuser un nouveau point de connexion au seul motif que celui-ci entraînera des coûts supplémentaires résultant de l'obligation d'accroître la capacité des éléments du réseau dans le segment situé à proximité du point de connexion.

VII. COOPÉRATION RÉGIONALE

33. Lorsque la coopération entre plusieurs pays sur un plan régional se heurte à de sérieuses difficultés, la Commission peut désigner, sur la demande conjointe de ces pays et en accord avec tous les États membres concernés, un coordinateur régional.

34. Le coordinateur régional facilite la coopération sur le plan régional entre les autorités de réglementation et toutes les autres autorités publiques compétentes, les gestionnaires du réseau, les responsables des échanges d'électricité, les utilisateurs du réseau et les acteurs du marché. En particulier, il s'emploie à:

a) encourager de nouveaux investissements performants dans les interconnexions; à cette fin, il apporte son aide aux gestionnaires de réseau de transport dans l'élaboration de leur plan régional d'interconnexion et facilite la coordination de leurs décisions d'investissement et, le cas échéant, de leur procédure d'évaluation et d'attribution des capacités ("open season procedure");

b) encourager l'utilisation performante et sûre des réseaux; à cette fin, il facilite la coordination entre les gestionnaires de réseau de transport, les autorités nationales de réglementation et les autres autorités publiques nationales compétentes pour la mise en place de mécanismes communs d'attribution et de mécanismes communs de sauvegarde;

c) présenter chaque année à la Commission et aux États membres concernés un rapport sur les progrès

accomplis dans la région et sur les difficultés ou les obstacles qui empêchent éventuellement les progrès."

Or. en

Amendement 3

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 12

Directive 2003/54/CE

Article 22 bis – paragraphe 3 – point b

Texte proposé par la Commission

b) ses cadres soient nommés pour un mandat *à durée déterminée non renouvelable de cinq ans au minimum*, et ne puissent être démis de leurs fonctions au cours de leur mandat que s'ils ne répondent plus aux conditions fixées par le présent article ou ont commis une faute grave.

Amendement

b) ses cadres soient nommés pour un mandat *de cinq ans au minimum renouvelable seulement une fois (ou de dix ans au maximum, non renouvelable)*, et ne puissent être démis de leurs fonctions au cours de leur mandat que s'ils ne répondent plus aux conditions fixées par le présent article ou ont commis une faute grave.

Or. en

Justification

Étant donné que le marché de l'énergie fonctionne sur la longue durée et que la stabilité lui est nécessaire, le mandat de cinq ans confié au régulateur national ne doit pas être renouvelable; les nominations pour une plus longue période ne doivent pas être renouvelables.

Amendement 4

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 12

Directive 2003/54/CE

Article 22 quater – paragraphe 1 – point g

Texte proposé par la Commission

g) surveiller la sécurité et la fiabilité du réseau et évaluer les règles régissant la

Amendement

g) surveiller la sécurité et la fiabilité du réseau, *fixer ou approuver les normes et*

sécurité et la fiabilité du réseau;

les exigences de qualité de service et de fourniture et évaluer les performances en termes de qualité de service et de fourniture ainsi que les règles régissant la sécurité et la fiabilité du réseau;

Or. en

Justification

Certaines autorités nationales de réglementation sont déjà tenues de contrôler le fonctionnement du marché de l'électricité également sous l'aspect de la qualité de l'offre et des services aux consommateurs, lesquels tireront un réel bénéfice d'une réglementation plus cohérente et plus transparente.

Amendement 5

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 12

Directive 2003/54/CE

Article 22 quater – paragraphe 4 – point a

Texte proposé par la Commission

a) les conditions de raccordement et d'accès aux réseaux nationaux, y compris les tarifs de transport et de distribution. Ces tarifs doivent permettre de réaliser les investissements nécessaires à la viabilité des réseaux;

Amendement

a) les conditions de raccordement et d'accès aux réseaux nationaux, y compris les tarifs de transport et de distribution ***et leurs méthodologies, les méthodologies et leur surveillance pour la fixation ou l'approbation des tarifs de transport et de distribution.*** Ces tarifs doivent permettre de réaliser les investissements nécessaires à la viabilité des réseaux;

Or. en

Justification

Il y a lieu de garantir que les autorités nationales de réglementation assument la responsabilité de la fixation ou de l'approbation des tarifs de transport et de distribution ou, autre possibilité, des méthodes de fixation ou d'approbation des tarifs de transport et de distribution, y compris sous l'aspect du contrôle de l'application des méthodes de fixation des tarifs.

Amendement 6

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 12

Directive 2003/54/CE

Article 22 quater – paragraphe 13

Texte proposé par la Commission

13. Les États membres veillent à ce que des mécanismes appropriés, à l'échelon national, permettent à une partie lésée par une décision de l'autorité de régulation nationale d'exercer un recours auprès d'un organisme **indépendant** des parties concernées.

Amendement

13. Les États membres veillent à ce que des mécanismes appropriés, à l'échelon national, permettent à une partie lésée par une décision de l'autorité de régulation nationale d'exercer un recours auprès d'un organisme **judiciaire nationale ou d'une autre autorité indépendante nationale, indépendants** des parties concernées **et d'un gouvernement**.

Or. en

Justification

L'indépendance et l'intégrité des décisions prises par les autorités nationales de réglementation devraient être garanties par un organe indépendant et neutre, comme un tribunal, qui n'est pas soumis à une influence privée ou politique au sens de l'article 22 bis, paragraphe 2, lequel pose le principe de l'indépendance des autorités de régulation à l'égard de toute autre entité publique ou privée, d'intérêts commerciaux ou de gouvernements. Le recours par la voie judiciaire contribue à établir l'indépendance des décisions réglementaires à l'égard des influences politiques. Une telle option s'impose aussi du fait que les collectivités locales sont associées, dans certains pays, aux décisions de cette nature.

Amendement 7

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 12

Directive 2003/54/CE

Article 22 quinquies – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les autorités de régulation ont le droit de contracter des accords avec d'autres autorités de régulation de l'Union européenne afin de favoriser la coopération dans le domaine

réglementaire.

Or. en

Justification

Il importe que les autorités de réglementation soient habilitées par leur législation nationale à conclure des accords avec d'autres autorités de réglementation de l'Union européenne, en sorte de promouvoir dans le champ réglementaire une plus étroite coopération et une plus grande cohérence.