



**INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE
ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE
TRÁNSITO DE GAS A PORTUGAL A LA
NORMATIVA EUROPEA**

Expediente EI 38/2012/GAS

5 de septiembre de 2014

INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE TRÁNSITO DE GAS A PORTUGAL A LA NORMATIVA EUROPEA

Expediente núm. EI 38/2012/GAS

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA DE LA CNMC

Presidenta

D^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Eduardo García Matilla

D. Josep María Guinart Solá

D^a Clotilde de la Higuera González.

D. Diego Rodríguez Rodríguez

Secretario de la Sala

D. Tomás Suárez-Inclán González, Secretario del Consejo

En Madrid, a 5 de septiembre de 2014

Visto el expediente relativo a la propuesta de adecuación del contrato de tránsito de gas a Portugal a la normativa europea la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC, acuerda emitir el siguiente:

INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE TRÁNSITO DE GAS A PORTUGAL A LA NORMATIVA EUROPEA

Índice

1. Antecedentes	4
2. Objeto	7
3. Breve descripción de los actuales contratos de tránsito.....	7
4. Propuesta de adaptación de los contratos de tránsito a los contratos estándares de acceso de terceros	10
4.1. Contrato de acceso al sistema de transporte y distribución (contratación de puntos de entrada).	10
4.2. Contrato marco para el acceso al sistema de transporte y distribución de [CONFIDENCIAL] mediante conexiones internacionales por gasoducto con Europa. 15	

INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ADECUACIÓN DEL CONTRATO DE TRÁNSITO DE GAS A PORTUGAL A LA NORMATIVA EUROPEA

Este informe se aprueba en ejercicio de las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) previstas en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, así como de las previstas en el apartado sexto, puntos 1 y 7, de la disposición adicional undécima de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos

1. Antecedentes

La legislación europea en relación al tránsito de gas a través de sus Estados Miembros ha evolucionado sustancialmente en los últimos años. Con la aprobación, el 3 de marzo de 2011, del “tercer paquete” legislativo europeo (Directiva 2009/73/CE y Reglamento (EC) nº 715/2009), se introduce un nuevo marco regulatorio que pretende crear un mercado competitivo y en igualdad de condiciones para todos los agentes establecidos en la Unión Europea, promoviendo el acceso no discriminatorio a las instalaciones gasistas y el diseño y aprobación, por parte de los reguladores, de un sistema de tarifas que no diferencie el tránsito de gas del suministro al mercado nacional.

En relación con el mencionado acceso no discriminatorio, la Comisión Europea ha manifestado repetidamente que todas las condiciones en que se produce el acceso a las infraestructuras, incluida la económica (peajes de acceso), deben aplicarse en igualdad de condiciones a todos los contratos de acceso, independientemente de que estén destinados al suministro de gas dentro de un Estado Miembro o permitan el gas en tránsito para suministro a otros Estados. Por ello, viene solicitando a los Estados Miembros y, especialmente, a los reguladores nacionales como responsables del cumplimiento del Reglamento (EC) nº 715/2009 a nivel nacional, que adapten aquellos contratos de tránsito que presenten características distintas a los contratos para suministro nacional.

Además de la Comisión Europea (CE), también la Agencia Europea de Reguladores de Energía (ACER) a través de las conclusiones del foro de regulación europea de gas natural (foro de Madrid) ha expresado de forma reiterada que los contratos de tránsito precisan ser adaptados a la legislación comunitaria.

En particular, en lo referente a España, ACER ha puesto de manifiesto la existencia de dos contratos de tránsito no alineados con lo dispuesto en el citado “tercer paquete”, para los que requirió información a esta Comisión y que constituyen el objeto de las actuaciones llevadas a cabo y que se ponen de manifiesto a continuación.

Así, en abril de 2013 el regulador energético español aprobó un plan de actuación con el objeto de ajustar los referidos contratos de tránsito al modelo de contrato de acceso al sistema de transporte y distribución estándar¹, dando asimismo respuesta al requerimiento de información que sobre este tema había solicitado la Agencia europea, ACER.

El plan de actuación consistió en requerir a las compañías afectadas [CONFIDENCIAL] una hoja de ruta, de manera que en febrero de 2014 se dispusiera de los contratos de tránsito ya adaptados a los contratos de acceso estándar. El mencionado requerimiento fue realizado el 12 de abril de 2013.

El 2 de julio de 2013 las compañías antes señaladas remitieron el calendario tentativo (u hoja de ruta) de respuesta al requerimiento. Básicamente, éste era el siguiente:

1. julio 2013, consulta al regulador acerca de los mecanismos en desarrollo de asignación de capacidad y de gestión de la congestión;
2. septiembre 2013, resolución por el regulador a la consulta formulada;
3. octubre de 2013, modificación de los contratos de acceso y envío de los mismos al regulador para su aprobación;
4. diciembre de 2013, aprobación por el regulador de los nuevos contratos de acceso;
5. enero 2014, firma de los contratos;
6. febrero de 2014, entrada en vigor de los contratos.

El 25 de julio de 2013, tuvo entrada en esta Comisión la consulta referida por la que interrogaban acerca de dos cuestiones: la primera, sobre si la adaptación de los contratos no debe suponer una liberación de capacidad con la subsiguiente nueva asignación de capacidad, sino el mantenimiento de los derechos de capacidad existentes; y, segunda, que el contrato se puede entender realizado en el punto virtual que engloba la capacidad disponible de las dos conexiones físicas de gas entre España y Portugal.

La respuesta, aprobada por el Consejo el 1 de octubre de 2013, establecía que no existe ningún impedimento para que los contratos de tránsito se adaptaran de forma que la capacidad actualmente contratada se contratase en el punto virtual, y la viabilidad de mantener la actual capacidad contratada sin necesidad de asignación ulterior siempre que los contratos se adapten a la normativa en vigor relativa al acceso de terceros.

El 22 de enero de 2014 tuvo entrada en la CNMC escrito de las compañías afectadas, en el que proponían nuevos contratos de acceso para el tránsito para el análisis de esta Comisión.

¹ Se denomina contrato estándar al contrato de acceso al sistema de transporte y distribución aprobado por Resolución de la DGPEM de 24 de junio de 2002.

Por otra parte, con fecha 12 de febrero de 2014 la CNMC aprobó la Circular por la que se establecen los mecanismos de asignación de capacidad a aplicar en las conexiones internacionales por gasoducto con Europa, como consecuencia de la entrada en vigor del Reglamento (UE) nº 984/2013 de la Comisión, por el que se establece un código de red sobre los mecanismos de asignación de capacidad en las redes de transporte de gas y se completa el Reglamento (CE) nº 715/2009. Este nuevo Reglamento normaliza el procedimiento de asignación de capacidad y los productos de capacidad que habrán de ofrecerse y asignarse en las interconexiones por gasoducto europeas. Asimismo, la CNMC aprobó el Contrato marco del Gestor de Red de Transporte para el acceso al sistema de transporte y distribución mediante conexiones internacionales por gasoducto con Europa con participación en los procedimientos de asignación de capacidad mediante subasta establecidos por la Circular referida.

Los referidos contratos eran dos. El primero era el Contrato de Acceso al Sistema de Transporte y Distribución a largo plazo para la contratación de los puntos de entrada (término de reserva de capacidad de transporte y distribución) entre [CONFIDENCIAL]. El segundo, era el Contrato de Puntos de Salida por una Conexión Internacional (término de conducción para salida por una conexión internacional) entre [CONFIDENCIAL].

Del análisis de la adecuación de los contratos remitidos por las partes a la normativa europea, se concluyó que la mencionada adecuación a los modelos normalizados de contratación para el acceso por terceros a las instalaciones gasistas era insuficiente, lo que fue comunicado a las partes en abril de 2014, mediante oficio al efecto del Director de Energía de la CNMC.

Así, el oficio ponía de manifiesto la falta de armonización en la prestación de los servicios de transporte en el: tratamiento de autoconsumos y mermas, almacenamiento operativo o de existencias, asignación y balance de gas; los contratos propuestos promovían una formulación particular en lugar de la establecida en las normas de gestión técnica del sistema. Asimismo, se mostraba su peculiaridad al proponerse que los ingresos derivados de la facturación de peajes y cánones no se considerasen ingresos liquidables. Y, finalmente, se incidía en la necesidad de adecuar el contrato de puntos de salida con el Contrato Marco, aprobado por Resolución de la CNMC de 20 de febrero de 2014, para el acceso al sistema de transporte y distribución mediante conexiones internacionales por gasoducto con Europa.

Finalmente, y como contestación del oficio anterior, el 24 de junio de 2014 se ha recibido en la CNMC escrito de las partes contratantes mediante el que aportan sendas propuestas de contrato que, a su juicio, solventan los problemas de falta de armonización con la regulación vigente en cuanto a los servicios de transporte; adecúan el contrato de salida al Contrato Marco aprobado por Resolución de la CNMC; y, sostienen la no consideración de los peajes como ingresos liquidables, hasta 2020 por entender que este hecho excede del ámbito de actuación de este Organismo.

2. Objeto

El objeto del presente informe es el análisis y valoración de la adecuación de los contratos propuestos por [CONFIDENCIAL]-, de acceso al sistema de transporte y distribución a largo plazo, a la normativa en vigor relativa al acceso de terceros a la red.

Los referidos contratos son dos. El primero es el Contrato de Acceso al Sistema de Transporte y Distribución a largo plazo. Contratación de puntos de entrada (término de reserva de capacidad de transporte y distribución) entre [CONFIDENCIAL]. El segundo, es el Contrato Marco para el acceso al sistema de transporte y distribución de [CONFIDENCIAL] mediante conexiones internacionales por gasoducto con Europa entre [CONFIDENCIAL]. Ambas propuestas de contratos se adjuntan a este informe en su Anexo I.

3. Breve descripción de los actuales contratos de tránsito.

Los contratos de tránsito existentes en España que entran en conflicto con lo dispuesto en la actual normativa europea tienen su origen en la construcción del gasoducto Magreb-Europa que conecta los yacimientos argelinos con la red española de gasoductos en Tarifa, tras recorrer parte de Argelia, el norte de Marruecos y el Estrecho de Gibraltar.

Este proyecto internacional comenzó a gestarse a finales de los años 80. [CONFIDENCIAL] responsable del aprovisionamiento y transporte en España, promovió la construcción del gasoducto Magreb-Europa creando una sociedad de estudios con la participación de empresas de España, Argelia, Marruecos y Portugal. Este proyecto contó con el apoyo de la UE, puesto que significaba un avance en la creciente cooperación con los países del Magreb y en la política de diversificación del aprovisionamiento de gas natural en Europa. Posteriormente, se establecieron las condiciones de tránsito del gas hasta la Península Ibérica entre las empresas [CONFIDENCIAL]. Los gobiernos de Argelia, Marruecos y España ratificaron el acuerdo y se inició la construcción en 1992. En 1994 se incorporó Portugal al proyecto, a través de [CONFIDENCIAL].

En la parte no europea, el gasoducto se dividió en tres tramos: Argelia, Marruecos, y Estrecho de Gibraltar. En el lado europeo, [CONFIDENCIAL] firmaron un acuerdo básico en 1994 con el fin de potenciar las conexiones entre las redes de gas natural entre España y Portugal, conectar la Península con las redes transeuropeas y minimizar los riesgos de los proyectos comunes.

Las condiciones y requisitos para la construcción, financiación, operación y explotación de los gasoductos europeos asociados al proyecto “gasoducto Magreb-Europa”, se enmarcaron dentro de este acuerdo. [CONFIDENCIAL], que tenía firmado un contrato de suministro de gas natural argelino, deseaba utilizar el gasoducto del Magreb y el gasoducto del sistema español para

transportar gas a Portugal. A su vez, [CONFIDENCIAL] quería utilizar el sistema gasista portugués para suministrar gas en el norte de España.

Bajo este acuerdo se decidió y llevó a cabo la construcción de los gasoductos españoles Tarifa-Córdoba (274 km), y Córdoba-Badajoz (251 km), ambos en operación desde 1996, conectando este último con la red portuguesa en Badajoz/Campo Maior. La titularidad de estos dos gasoductos es de [CONFIDENCIAL]. Igualmente, se construyeron los gasoductos portugueses Campo Maior-Leiría-Braga (573 km) y Braga-Tuy (73 km), en operación ambos desde 1997, conectando la red portuguesa de nuevo con la española en Tuy. Ambos gasoductos eran propiedad de [CONFIDENCIAL].

Al acuerdo básico le siguieron otros acuerdos, financieros y de socios, que regulan los principios que rigen las relaciones entre [CONFIDENCIAL]. En 1994, [CONFIDENCIAL] acuerdan la creación de cuatro sociedades participadas por ellas mismas, con el objeto de explotar comercialmente el transporte del gas argelino en la Península Ibérica: [CONFIDENCIAL]. La participación de [CONFIDENCIAL] en estas sociedades se muestra en el cuadro siguiente.

[CONFIDENCIAL]

Cuadro 1. Empresas gestoras de la capacidad del gas de tránsito según acuerdo de 1994

En 1996, [CONFIDENCIAL] firmaron contratos por los que se cedía la gestión comercial de la capacidad de los gasoductos a favor de las citadas sociedades. [CONFIDENCIAL] gestionaría comercialmente la capacidad del gasoducto Tarifa-Córdoba, [CONFIDENCIAL] gestionaría comercialmente la capacidad del gasoducto Córdoba-Badajoz, [CONFIDENCIAL] para gestionar comercialmente la capacidad del gasoducto Campo Maior-Leira-Braga y [CONFIDENCIAL] para gestionar comercialmente la capacidad del gasoducto Braga-Tuy.

La duración de estos contratos alcanza hasta 2028 y el precio a pagar por la cesión de los derechos de uso corresponde al coste de la inversión realizada menos las subvenciones obtenidas para los gasoductos. Adicionalmente, y debido a que las cuatro sociedades creadas carecían de personal propio, dichas empresas firmaron contratos de operación y gestión con [CONFIDENCIAL]

En ese mismo año, y puesto que eran [CONFIDENCIAL] los agentes interesados en traer gas a la Península Ibérica, éstos contratan con las cuatro sociedades creadas el derecho a usar capacidad de los gasoductos que gestionan, mediante la firma de ocho contratos (uno por cada transportista y cada sociedad). Estos contratos de acceso a la capacidad de transporte (contratos de tránsito) permiten [CONFIDENCIAL] transportar gas por los mencionados gasoductos [CONFIDENCIAL]. En el caso de [CONFIDENCIAL], los contratos autorizaban a esta compañía a transportar [CONFIDENCIAL] en

el tramo español, con entrada desde Tarifa y salida en Badajoz. Por su parte, [CONFIDENCIAL] podría transportar [CONFIDENCIAL] desde Campo Maior (Badajoz) hasta Tuy.

Los contratos contenían [CONFIDENCIAL].

[CONFIDENCIAL]

Figura 1. Resumen de las relaciones contractuales y flujos de pagos asociados a los contratos de tránsito existentes en España.

Con la liberalización del sector gasista en España, desde 1998 se consideró que los derechos de transporte de [CONFIDENCIAL] en los gasoductos Tarifa-Córdoba-Badajoz pasaban a ser objeto de acceso de terceros, mientras que la capacidad del contrato de [CONFIDENCIAL] quedaba fuera de la obligación general de acceso de terceros. En paralelo, desde 2002 se reconoció a [CONFIDENCIAL] una retribución por la parte de esos gasoductos que tiene obligación de acceso de terceros, sin retribuir el resto.

En 2006 [CONFIDENCIAL] firmaron un acuerdo en el que [CONFIDENCIAL].

[CONFIDENCIAL].

[CONFIDENCIAL]

Cuadro 2. Contratos de tránsito existentes en España.

De ahí que la agencia europea de reguladores ACER considere que en España se da un tratamiento diferente a los contratos de tránsito con respecto a los contratos de capacidad para suministro nacional, en discrepancia con lo dispuesto en la Directiva 2009/73/EC y en el Reglamento (CE) 715/2009.

Es importante destacar que estos contratos de tránsito, previos a la liberalización, podrían tener implicaciones significativas para el desarrollo de la competencia en el suministro de gas a nivel Ibérico y principalmente en Portugal:

En primer lugar, si el precio que paga [CONFIDENCIAL] por el acceso al mercado portugués a través de este contrato de tránsito es inferior a los peajes regulados que pagaría un comercializador que accediese desde España, [CONFIDENCIAL] dispondría de una ventaja competitiva que podría impedir el acceso a dicho mercado de otros comercializadores. Es importante, por tanto, garantizar que las condiciones económicas de los contratos de tránsito no suponen una barrera a la entrada de otros comercializadores en Portugal.²

² En este sentido cabe recordar que a finales de 2012, [CONFIDENCIAL].

En segundo lugar, que en los contratos de tránsito no se obligue a liberar la capacidad contratada y no utilizada cuando existan solicitudes de acceso denegadas por falta de capacidad, puede impedir el acceso de otros comercializadores a dicho mercado, limitando la competencia en el mercado de destino.

En tercer lugar, el contrato de tránsito entorpece la posibilidad de comercializar gas en el país por el que transita el gas al tener dicho gas un destino específico. Y, en consecuencia, no favorece la competencia en el mercado español de gas natural.

4. Propuesta de adaptación de los contratos de tránsito a los contratos estándares de acceso de terceros

La nueva propuesta de adaptación comprende dos contratos de acceso. El primero es el Contrato de Acceso al Sistema de Transporte y Distribución a largo plazo, contratación de puntos de entrada (término de reserva de capacidad de transporte y distribución) entre [CONFIDENCIAL]. El segundo, es el Contrato Marco para el acceso al sistema de transporte y distribución de [CONFIDENCIAL] mediante conexiones internacionales por gasoducto con Europa entre [CONFIDENCIAL]

A continuación se refieren los cambios más relevantes de los contratos propuestos por las compañías respecto a los contratos de acceso estándares.

La técnica de presentación seguida consiste en mostrar como texto subrayado el incluido como nuevo en los contratos propuestos, y como texto tachado el texto correspondiente del contrato estándar que ha sido suprimido.

4.1. Contrato de acceso al sistema de transporte y distribución (contratación de puntos de entrada).

Expositivo.

Las variaciones más relevantes introducidas en el expositivo de los contratos son textualmente las siguientes:

II. Que, a la vista del nuevo marco regulatorio introducido por la Directiva 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural [...] y el Reglamento (CE) nº 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural [...] (ambos parte del denominado "Tercer Paquete Energético"), y a requerimiento de la Comisión Europea y la Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER), el Consejo de la Comisión Nacional de Energía (hoy Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia), en su sesión de 11 de abril de 2013, acordó comunicar a Enagás Transporte la necesidad de adaptar los contratos de tránsito de gas a Portugal suscritos en 1996 para ajustarse al

modelo de contrato de acceso al sistema de transporte y distribución, aprobado por Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas (DGPEyM) de 24 de junio de 2002.

Valoración CNMC.

Parece correcta la introducción del punto II del expositivo.

Cláusula 3. Entrada en vigor y duración del contrato.

Literalmente el contenido de la propuesta es el siguiente:

3.1 El presente Contrato entrará en vigor el día de su firma, sin perjuicio de que los servicios objeto del mismo se vienen prestando desde el 25 de julio de 1996, según lo señalado en el expositivo II anterior, por lo que, a los efectos de lo dispuesto por el artículo 6 del Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, por el que se regula el acceso de terceros a las instalaciones gasistas y se establece un sistema económico integrado del sector de gas natural (en adelante, "Real Decreto 949/2001"), la capacidad se viene utilizando desde tiempo superior a un año desde el inicio del suministro.

3.2 El presente Contrato permanecerá en vigor hasta el 31 de diciembre de 2020.

Valoración CNMC.

No hay objeción alguna a la cláusula propuesta.

Cláusula 10. Peajes y cánones.

El contenido de esta cláusula es igual a la del contrato tipo salvo en los siguientes puntos (subrayados):

10.2 En el caso de que los servicios recogidos en este Contrato dejen de estar sometidos a peajes o cánones máximos regulados, las Partes acordarán de buena fe, en un plazo máximo de dos meses, la contraprestación económica correspondiente a dichos servicios sobre la base de los principios de transparencia, no discriminación y de retribución razonable, y en el marco de los acuerdos suscritos con ocasión del Proyecto "Magreb-Europa". En tanto las Partes acuerdan dicha contraprestación, que tendrá efectos retroactivos a la fecha de derogación del régimen anterior, se seguirán aplicando los últimos peajes o precios regulados vigentes.
[...]

10.4 Los ingresos derivados de la facturación de peajes y cánones serán transferidos por Enagás Transporte a las sociedades titulares de los derechos de capacidad en los gasoductos Tarifa-Córdoba y Córdoba-Campo Mayor, conforme a los acuerdos originales para el proyecto "Magreb-Europa", y no se considerarán ingresos liquidables del sistema.

Valoración CNMC.

Por lo que respecta a las modificaciones introducidas en el contrato, y en lo referente a su valoración, es preciso tener en consideración cómo se encuadran las infraestructuras objeto de este contrato y que soportan el tránsito

de gas en el sistema económico de las actividades reguladas del sector gasista.

Para la elaboración de los peajes y cánones se parte del coste reconocido de las actividades reguladas. Este coste reconocido incluye el coste de inversión y explotación de las infraestructuras de transporte.

En los costes reconocidos de inversión están todas las infraestructuras de transporte, salvo: los gasoductos sujetos a este informe. Así, la regulación española establece en el artículo 16 del Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, que de los costes reconocidos a las instalaciones que se utilicen para tránsito de gas natural con destino a otros países, se deducirá el porcentaje que corresponde por dicha utilización.

Esto es, la parte correspondiente del gasoducto Tarifa-Córdoba y del gasoducto Córdoba-Badajoz destinada al tránsito no se ha computado para el cálculo del coste reconocido del activo y, en consecuencia, es ajena al sistema económico. En consecuencia, los peajes y cánones que sirven para retribuir los costes reconocidos de las actividades reguladas no contemplan dicho coste. Por tanto, tampoco se factura el peaje correspondiente por el gas de tránsito en dichas instalaciones con los peajes regulados, ni se declara al sistema de liquidaciones de las actividades reguladas del gas natural. En definitiva, hasta ahora, el gas de tránsito a Portugal y su capacidad son ajenos al sistema económico gasista español.

Ahora bien, con la adaptación de los contratos de tránsito a contratos estándares de acceso de terceros se pretende un tratamiento indiferenciado del gas que se destina al suministro a consumidores de otros países de la Unión y por tanto la desaparición del concepto de tránsito. Por ello, la adaptación de los contratos introduce a este gas la obligación del pago de los mismos peajes que los imputados al resto de usuarios de las infraestructuras.

Además, para que la integración del gas de tránsito fuera total y no pudiera ser distinguible del resto de gases del sistema, se precisaría no solo un tratamiento igual en los peajes sino que requeriría una integración total de las infraestructuras, y los servicios que prestan, en el sistema económico. Esto es, que la base de activos que incluyen los costes reconocidos contuviese la parte de los gasoductos antes mencionados y que están ahora dedicados al tránsito. De esta forma, el modelo estaría cerrado: se completan los costes reconocidos, los peajes los tienen en consideración y el sistema de liquidaciones garantiza la retribución reconocida al transportista.

Por otro lado, la competencia para establecer el coste reconocido por el que se retribuyen las infraestructuras es del Ministerio de Energía Turismo y Comercio tal como está establecida en la regulación española. Por consiguiente, la integración plena de estas infraestructuras de tránsito requeriría de la actuación ministerial.

En definitiva, a efectos de asegurar un tratamiento no discriminatorio de la red a los diferentes usuarios de la misma, es condición indispensable que los usuarios abonen los mismos peajes por los mismo servicios, hecho que parece quedar recogido en el contrato, al seguir el modelo estándar. En consecuencia, se acredita un trato no discriminatorio entre comercializadores por el uso de la red.

Cláusula 13. Extinción del contrato.

Las adiciones (subrayadas) del contrato propuesto respecto al estándar son las siguientes:

13.2 Asimismo, el presente Contrato podrá resolverse por las siguientes causas:

- a) *Mutuo acuerdo, ~~expreso y por escrito~~, de las Partes.*
- b) *A opción del Titular del punto de entrada, en caso de falta de pago, total o parcial, por la Contratante, en los términos previstos en la cláusula 11 anterior, siempre y cuando hayan transcurrido dos meses desde que el Titular del punto de entrada hubiera requerido fehacientemente de pago a la Contratante, sin que el mismo se hubiera hecho efectivo, de conformidad con el Art. 7.1.d) del Real Decreto 949/2001.*
- c) *A opción de cualquiera de las Partes, en caso de incumplimiento grave o reiterado por la otra Parte de las obligaciones asumidas en virtud del presente Contrato. En tal caso, y previamente al ejercicio de la facultad de resolución, la Parte afectada por el incumplimiento deberá requerir a la Parte incumplidora para que ponga fin al mismo, otorgándole un plazo no superior a 10 días. Transcurrido dicho plazo sin que la Parte incumplidora hubiera remediado la situación de incumplimiento, o al menos, iniciado las actuaciones necesarias para ello en caso de que la solución total requiera un plazo superior, la otra Parte podrá resolver el Contrato.*
- d) *Por las causas de resolución establecidas en la legislación vigente.*
- e) *En los demás casos previstos en este Contrato.*

[...]

13.4 En caso de resolución anticipada y dejando a salvo el mutuo acuerdo y los casos de Fuerza mayor que se regularán por lo establecido en la Cláusula 12, las Partes quedan obligadas a responder de la totalidad de las obligaciones nacidas del presente Contrato y, asimismo, a la indemnización de los daños y perjuicios derivados de la resolución.

Valoración CNMC.

En la cláusula 13.2 del contrato propuesto debería suprimirse el apartado b), por cuanto en los términos previstos por el artículo 7.1.d) del Real Decreto 949/2001, la concurrencia del supuesto contemplado únicamente faculta

expresamente al Transportista para suspender el servicio pero no para acordar la resolución contractual.

Cláusula 16. Cómputo de plazos.

La propuesta de contrato establece en este apartado lo siguiente:

El cómputo de los plazos establecidos en el presente Contrato se efectuará de la forma siguiente:

- a) En los señalados por días, a contar desde uno determinado, quedará éste excluido del cómputo, el cual empezará en el día siguiente.
- b) Si los plazos estuvieran fijados por meses o años, se computarán de fecha a fecha. Si en el mes de vencimiento no hubiera día equivalente al inicial del cómputo, se entenderá que el plazo expira el último del mes.

En el cómputo del plazo se incluirán los días inhábiles.

Valoración CNMC

No existen observaciones por parte de la CNMC a esta cláusula.

Cláusula 22. Jurisdicción o arbitraje.

La redacción de esta cláusula por el contrato propuesto es la siguiente:

22.1 Las diferencias que puedan surgir entre las partes en cuanto a la ejecución, interpretación o extinción del presente Contrato incluyendo a sus Anexos y Adendas, las Partes acuerdan someter su resolución al arbitraje de derecho de conformidad con lo dispuesto en la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje, constituyendo esta cláusula el convenio arbitral a los efectos de lo dispuesto en los artículo 9 y siguientes de la referida ley.

22.2 El arbitraje será de derecho.

22.3 El idioma en que se desarrollará el arbitraje será el español.

22.4 El arbitraje será administrado por la Comisión Nacional de los Mercados y La Competencia y se desarrollará en el ámbito y al amparo de lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y el Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

22.5 El arbitraje se desarrollará en la ciudad en la que tenga su sede el órgano arbitral.

22.6 El laudo arbitral tendrá carácter definitivo y obligatorio para las Partes. En este sentido, ambas Partes se comprometen a aceptar y cumplir íntegramente el contenido del laudo que en su día se pudiese dictar.

22.7 En todo lo no previsto en la presente cláusula, será de aplicación lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y en el Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia; y, con carácter supletorio, lo dispuesto en la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje.

22.8 Para el caso de formalización judicial del arbitraje y para cualquier otra incidencia derivada del mismo que requiera la intervención judicial, las Partes acuerdan someterse a la jurisdicción de los Juzgados y Tribunales de Madrid capital.

Valoración CNMC.

En cuanto al contenido de la cláusula 22 ha de tomarse en consideración la existencia de competencias administrativas atribuidas a la CNMC sobre materias reguladas en el contrato propuesto que constituye materia indisponible a los efectos de sumisión arbitral.

Por ello, se propone la adición del siguiente párrafo a continuación del apartado 22.1: *“Todo ello sin perjuicio de las competencias administrativas atribuidas a la CNMC en el artículo 12 1 b) de la Ley 3/2013, de 4 de junio”*

4.2. Contrato marco para el acceso al sistema de transporte y distribución de [CONFIDENCIAL] mediante conexiones internacionales por gasoducto con Europa.

El 12 de febrero de 2014, la CNMC ha aprobado la Circular por la que se establecen los mecanismos de asignación de capacidad a aplicar en las conexiones internacionales por gasoducto con Europa, como consecuencia de la entrada en vigor del Reglamento (UE) nº 984/2013 de la Comisión, por el que se establece un código de red sobre los mecanismos de asignación de capacidad en las redes de transporte de gas y se completa el Reglamento (CE) nº 715/2009. Este nuevo Reglamento normaliza el procedimiento de asignación de capacidad y los productos de capacidad que habrán de ofrecerse y asignarse en las interconexiones por gasoducto europeas. El mencionado procedimiento de asignación de capacidad se realiza mediante un mecanismo de subastas.

Además, el apartado Quinto de la citada Circular establece que para participar en los procedimientos de asignación de capacidad mediante subasta, los comercializadores o consumidores directos deberán firmar, con carácter previo, y con independencia de los trámites a realizar con los operadores en el otro lado de los puntos de interconexión, un Contrato Marco con el operador de la interconexión en el lado español, donde se establecerán las condiciones del servicio del transporte y las obligaciones y responsabilidades de las partes. Los contratos marco se corresponderán con los contratos estándar en vigor en cada momento y describirán, como mínimo, el objeto del contrato, la entrada en vigor y duración del contrato, las obligaciones y responsabilidades de las partes, las condiciones de prestación de los servicios contratados y las condiciones de pago y facturación.

Este Contrato Marco mantiene en esencia las cláusulas de los contratos de transporte y distribución, y no sólo debe ser suscrito por los que compran capacidad mediante un sistema de subastas en el mercado primario, sino por

los que compran capacidad en el mercado secundario, por lo que necesariamente ha de ser tenido en consideración como modelo de contrato de capacidad en las interconexiones.

En consecuencia, parece correcto tenerlo en consideración en los contratos que han de adecuar el contrato de tránsito de gas a Portugal. En particular, incorporando como punto de entrada y punto de salida al sistema de transporte y distribución de gas natural el Almacenamiento Operativo Comercial (A.O.C.), y respetando, tal como se ha reiterado en los epígrafes previos y tal como se establece en el Contrato Marco, la normativa vigente en el tratamiento de nominaciones, autoconsumos y mermas, capacidad de almacenamiento operativo, existencias mínimas operativas, etc.

A este respecto, el contrato presentado entre [CONFIDENCIAL], sigue en su literalidad lo establecido en el Contrato Marco para el acceso al sistema de transporte y distribución de [CONFIDENCIAL] mediante conexiones internacionales por gasoducto con Europa, aprobado por Resolución de 20 de febrero de 2014, de la CNMC, por lo que se considera correcta su adecuación a la normativa vigente.

