



Comisión
Nacional
de Energía

**ESCRITO DE CONTESTACIÓN
RELATIVO AL ESCRITO REMITIDO
POR COMERCIALIZADOR A SOBRE
EL PEAJE DE EXPORTACIÓN DE
GAS A FRANCIA**

30 de junio de 2005

INDICE

1	Objeto.....	3
2	Antecedentes	3
3	Normativa aplicable	4
4	Precedentes	10
4.1	Escrito de contestación a las consultas de dos comercializadoras acerca de los peajes de tránsito 10	
4.2	Escrito remitido al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.....	15
5	Consideraciones.....	16
5.1	Sobre el peaje a aplicar a la operación de exportación de gas natural a Francia realizado por COMERCIALIZADOR A.....	16
5.2	Sobre el anexo para la contratación de puntos de salida (término de conducción del peaje de transporte y distribución).....	21
5.3	Sobre los ingresos recibidos por el tránsito	23
6	Conclusiones.....	25

INFORME SOBRE EL ESCRITO REMITIDO POR COMERCIALIZADOR A SOBRE EL PEAJE DE EXPORTACIÓN DE GAS A FRANCIA

1 OBJETO

El objeto del presente informe es dar respuesta al escrito remitido a la Comisión Nacional de Energía por COMERCIALIZADOR A , en relación al peaje a aplicar para la exportación de gas a Francia por Larrau (frontera francesa), en concreto sobre el término de conducción que aplicaría a la exportación de X GWh/día durante ... CONFIDENCIAL

2 ANTECEDENTES

Con fecha 25 de abril de 2005 tiene entrada en la CNE escrito de COMERCIALIZADOR A en el que indican que han logrado un acuerdo de venta de gas natural a Francia, con punto de salida por la conexión internacional de Larrau. La cantidad es de X GWh/día, a entregar CONFIDENCIAL , y que eventualmente podría ampliarse en volumen o en tiempo.

Informan que el 29 de marzo de 2005 COMERCIALIZADOR A formalizó con ENAGAS el contrato de acceso a la red, para la interconexión internacional de Larrau. Adjuntan el correspondiente anexo para la contratación de puntos de salida (término de conducción del peaje de transporte y distribución) e indican que por acuerdo entre las partes han utilizado el formato normalizado para un punto de salida o contrato de conducción, con ciertas salvedades, dado que entienden que no es del todo aplicable. En particular, COMERCIALIZADOR A señala que:

- ✓ *“Las exportaciones de gas no están contempladas en la definición del término de conducción, regulado por el RD 949/2001 (art 31.B), y que sólo es de aplicación en el caso de entrega a consumidores finales.*
- ✓ *Como solución transitoria, hasta tener un pronunciamiento de la Administración, hemos usado el término de conducción aplicable al grupo 1.3 (además de los correspondientes peajes de regasificación y de reserva de capacidad).*

- ✓ *Esta transitoriedad se refleja en una cláusula que nos obliga al pago que resulte de los peajes máximos que se puedan establecer, dictamen de la CNE o resultado de las liquidaciones del sistema gasista.*
- ✓ *Desde COMERCIALIZADOR A entendemos que un peaje a la exportación no debe ser igual al aplicado a un consumidor final sino sustancialmente menor, como ha sido el caso en el sector eléctrico”.*

COMERCIALIZADOR A solicita a la CNE que dictamine el peaje a aplicar en la operación de exportación de gas a Francia referida anteriormente, en tanto no se regule por el Ministerio. Adicionalmente COMERCIALIZADOR A realiza una serie de consideraciones.

Por otro lado ENAGAS ha remitido a esta Comisión copia del escrito enviado al Subdirector General de Hidrocarburos, informando de la solicitud de COMERCIALIZADOR A, y de COMERCIALIZADOR B , de contratación en el punto de salida de la interconexión de Larrau. ENAGAS indica que al tratarse de un servicio que podría no estar tipificado en la actual regulación española se ha acordado con el usuario de red la aplicación provisional del peaje que correspondería a un servicio equivalente en el que el punto de salida estuviera situado dentro del territorio nacional. Asimismo, señalan que han pactado contractualmente que el precio que finalmente deba ser abonado por tal servicio será el que indique la Autoridad Reguladora correspondiente. ENAGAS solicita al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo que analice el caso planteado e indique cuales deben ser las condiciones de peaje que han de ser finalmente aplicadas, para regularizar con los usuarios de red la facturación y el pago del servicio.

ENAGAS adjunta copia de los contratos firmados por las partes, recogiendo las condiciones generales de contratación y las condiciones especiales aplicables a este servicio.

3 NORMATIVA APLICABLE

La Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos incluye entre las instalaciones del sistema gasista y red básica de gas natural, las conexiones internacionales del sistema gasista español con otros sistemas.

“Artículo 59. Sistema gasista y red básica de gas natural.

1. El sistema gasista comprenderá las siguientes instalaciones: las incluidas en la red básica, las redes de transporte secundario, las redes de distribución y demás instalaciones complementarias.

2. A los efectos establecidos en la presente Ley, la red básica de gas natural estará integrada por:

a) Los gasoductos de transporte primario de gas natural a alta presión. Se considerarán como tales aquellos cuya presión máxima de diseño sea igual o superior a 60 bares.

b) Las plantas de regasificación de gas natural licuado que puedan abastecer el sistema gasista y las plantas de licuefacción de gas natural.

c) Los almacenamientos estratégicos de gas natural, que puedan abastecer el sistema gasista.

d) Las conexiones de la red básica con yacimientos de gas natural en el interior o con almacenamientos.

e) Las conexiones internacionales del sistema gasista español con otros sistemas o con yacimientos en el exterior.

[...]

La Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos en el artículo 58.d especifica que:

“d) Los comercializadores son las sociedades mercantiles que, accediendo a las instalaciones de terceros en los términos establecidos en el presente Título, adquieren el gas natural para su venta a los consumidores o a otros comercializadores”.

En relación al acceso a las instalaciones de terceros, la Ley 34/1998 del Sector de Hidrocarburos establece en el artículo 60.4:

“4. Se garantiza el acceso de terceros a las instalaciones de la red básica y a las instalaciones de transporte y distribución en las condiciones técnicas y económicas establecidas en la presente Ley. El precio por el uso de las instalaciones vendrá determinado por el peaje aprobado por el Gobierno.”

Es decir, la Ley del Sector de Hidrocarburos garantiza el acceso de los comercializadores a las instalaciones de la red básica y a las instalaciones de transporte y distribución y, por tanto, a las conexiones internacionales, en las condiciones técnicas y económicas que establece la Ley.

El artículo 31 del Real Decreto 949/2001 determina la estructura del peaje de transporte y distribución. Éste, está formado por dos componentes, uno de entrada al sistema gasista o de reserva de capacidad, y otro de salida, denominada de conducción.

“Artículo 31. Determinación del peaje de transporte y distribución.

El peaje correspondiente por el uso del sistema de transporte y distribución se compondrá de dos términos: un término de reserva de capacidad y un término de conducción, este último se diferenciará en función de la presión de diseño a la que se conecten las instalaciones del consumidor cualificado.

$PTD = Trc + Tc$

Donde:

PTD: peaje de transporte y distribución.

Trc: término de reserva de capacidad.

Tc: término de conducción.

[...]

El término de conducción del peaje de transporte y distribución será facturado por la empresa distribuidora titular de las instalaciones donde esté situado el punto de entrega del gas natural al consumidor final, al sujeto con contrato de acceso. En el caso de que el punto de entrega al consumidor final se encuentre conectado directamente a las instalaciones de un transportista, el término de conducción será facturado por la empresa transportista.

Se establecen los siguientes escalones en función de la presión de diseño donde estén conectadas las instalaciones del consumidor final:

Peaje 1. Consumidores cualificados conectados a un gasoducto cuya presión de diseño sea superior a 60 bares:

El término de conducción del peaje para este tipo de suministros tendrá un término fijo aplicable al caudal diario a facturar para cada consumidor cualificado y un término variable aplicable a los kWh consumidos por el mismo.

Asimismo, la cuantía de cada uno de los términos de esta parte del peaje se calculará en función del volumen de consumo del consumidor cualificado, distinguiéndose los siguientes niveles de consumo:

Peaje 1.1 Consumo inferior o igual a 200.000.000 de kWh/año.

Peaje 1.2 Consumo superior a 200.000.000 de kWh/año e inferior o igual a 1.000.000.000 de kWh/año.

Peaje 1.3 Consumo superior a 1.000.000.000 de kWh/año. Para cada usuario del sistema de transporte y distribución, el peaje se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$T_c = \sum_{i=1}^3 \left[\sum_{j=1}^n (Tf_{ij} * Q_j + Tv_{ij} * C_j) \right]$$

Donde:

Tc: importe mensual en euros de facturación por término de conducción del peaje de transporte y distribución.

Tfij: término fijo en euros/kWh/día, para el consumidor j de acuerdo con su volumen de consumo i.

Qj: caudal diario a facturar correspondiente al consumidor j en kWh/día.

Tvij: término variable para el consumidor j de acuerdo con su volumen de consumo i en euros/kWh.

Cj: kWh de gas consumidos por el consumidor j.

n: número de consumidores del comercializador con suministro a presión superior a 60 bares, en cada escalón de consumo.

[...]"

Según el artículo 2, sobre precios de los peajes y cánones de la Orden ITC/103/2005, de 28 de enero, por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas

“Los precios máximos antes de impuestos de los peajes y cánones de los servicios básicos, que se definen en el artículo 29 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, son los contenidos en el Anexo de la Orden Ministerial ECO/32/2004, de 15 de enero, por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas.”

[...]

Los peajes y cánones son únicos para todo el territorio nacional y tienen carácter de máximos, conforme a lo establecido en el artículo 25.2 del Real Decreto 949/2001.”

Según el anexo sobre precios de los peajes y cánones de los servicios básicos artículo 2, de la Orden ECO/32/2004, de 15 de enero, por la que se establecen los peajes y cánones asociados al acceso de terceros a las instalaciones gasistas.

“Segundo. Peaje de transporte y distribución.

1. El peaje del servicio de transporte y distribución incluirá el derecho al uso de las instalaciones necesarias para transportar el gas desde el punto de entrada en la red de transporte hasta el punto de suministro al consumidor, así como la utilización de un almacenamiento operativo de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto. Este peaje será, asimismo, aplicable al suministro de consumidores cualificados conectados a redes de distribución locales alimentadas mediante plantas satélites.”

El término de conducción del peaje de transporte y distribución está diseñado para responder al pago de los servicios de transporte y distribución de llevar gas hasta el consumidor final, y por tanto no está orientado a las operaciones de tránsito en las que el punto de salida es una conexión internacional.

Según el artículo 16, sobre retribución de las actividades de regasificación, almacenamiento y transporte 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:

“4. 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 corresponda por dicha utilización.”

Según 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, modificado a su vez por el Real Decreto 1434/2002,

“los titulares de las instalaciones de almacenamiento, regasificación y transporte publicarán con periodicidad trimestral la capacidad contratada, disponible y ampliaciones previstas en cada una de sus instalaciones, distinguiendo la capacidad asignada a tránsitos internacionales, la asignada a mercado regulado y la capacidad contratada en el mercado liberalizado. Además, para cada uno de esos segmentos se distinguirá entre la capacidad asignada a los contratos de acceso de duración mayor o igual a dos años y los contratos de acceso de duración inferior a dos años.”

El mismo artículo establece que:

“La Comisión Nacional de Energía elaborará los modelos normalizados para la publicación de la capacidad contratada y disponible, así como la metodología para su determinación, que propondrá a la Dirección de Política Energética para su aprobación o modificación”.

Por tanto, y de acuerdo con el Real Decreto 949/2001, la legislación vigente especifica que se publique la capacidad asignada a tránsitos. Cabe señalar que esta Comisión remitió a la Dirección General de Política Energética y Minas, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6 señalado previamente, una Propuesta de Resolución que contiene los modelos normalizados de publicación de capacidad contratada y disponible, y en los que se especificaba el formato de publicación de información relativa a la capacidad en las interconexiones en ambos sentidos.

En lo referente a la regulación europea, la nueva Directiva 2003/55/CE de 26 de junio de 2003 sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural, y por la que se deroga la Directiva 98/30/CE establece en su considerando 31:

“A la luz de la experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 91/296/CEE del Consejo, de 31 de mayo de 1991, relativa al tránsito de gas natural a través de las grandes redes, conviene adoptar medidas para garantizar regímenes de acceso homogéneos y no discriminatorios para el transporte, incluidos los flujos de gas a través de las fronteras entre Estados miembros. Con el fin de garantizar condiciones homogéneas de acceso a las redes de gas, incluso en los casos de tránsito, debe derogarse dicha Directiva, sin perjuicio de la continuidad de los contratos celebrados al amparo de la misma. La derogación de la Directiva 91/296/CEE no debe impedir la celebración en el futuro de contratos a largo plazo.”

Por tanto queda derogada la Directiva 91/296/CEE, del Consejo, de 31 de mayo de 1991, sin perjuicio de la continuidad de los contratos celebrados al amparo de la misma, que seguirán siendo válidos y aplicándose conforme a lo dispuesto en la citada norma, de acuerdo con el artículo 32 de la Directiva 2003/55/CE. Los nuevos contratos de tránsito quedan sujetos al régimen de acceso regulado.

En lo relativo al marco tarifario, la Directiva 2003/55/CE establece que las tarifas han de ser no discriminatorias y han de reflejar los costes. Así, en el apartado 1 del Art 18 establece que

“Los Estados miembros garantizarán la aplicación de un sistema de acceso de terceros a las redes de transporte y distribución y a las instalaciones de GNL, basado en tarifas publicadas, aplicables a todos los clientes cualificados, incluidas las empresas de suministro, de forma objetiva y sin discriminación entre usuarios de la red. Los Estados miembros velarán por que dichas tarifas o las metodologías para su cálculo sean aprobadas antes de su entrada en vigor por la autoridad reguladora mencionada en el apartado 1 del artículo 25 y por que tales tarifas, así como las metodologías, cuando sólo se aprueben las metodologías, se publiquen antes de su entrada en vigor.”

Los usuarios de red se definen en el Artículo 1 de esta Directiva como

“«usuarios de la red»: cualesquiera personas físicas o jurídicas que abastezcan a las redes o que sean abastecidas por éstas;”

Al no haberse transpuesto esta Directiva, quedaría por definir las condiciones de acceso y operación aplicables al tránsito y sus respectivas tarifas de acceso o peajes y, en particular, si éstas serían iguales o diferentes al transporte nacional.

Además, la Comisión Europea presentó una Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas (COM (2003) 741). La Posición Común aprobada por el Consejo (12 de Noviembre de 2004) establece en su Artículo 3:

“Tarifas de acceso a las redes

1. Las tarifas, o las metodologías para calcularlas, aplicadas por los gestores de redes de transporte, y aprobadas por las autoridades reguladoras de conformidad con el apartado 2 del artículo 25 de la Directiva 2003/55/CE, así como las tarifas publicadas conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 18 de dicha Directiva serán transparentes, tendrán en cuenta las necesidades de integridad de la red y su mejora y reflejarán los costes reales incurridos, garantizando al mismo tiempo unos incentivos adecuados en relación con la eficiencia, incluida una rentabilidad adecuada de las inversiones, y tendrán debidamente en cuenta, en su caso, la evaluación comparativa de tarifas efectuada por las autoridades reguladoras. Las tarifas, o las metodologías para calcularlas, se aplicarán de forma no discriminatoria.

Los Estados miembros podrán decidir que las tarifas puedan fijarse también mediante procedimientos basados en el mercado, como las subastas, siempre que dichos procedimientos y los ingresos que con ellos se generen sean aprobados por la autoridad reguladora.

Las tarifas, o las metodologías para calcularlas, deberán favorecer la competencia y el comercio eficiente del gas, al mismo tiempo que evitarán las subvenciones cruzadas entre los usuarios de la red y proporcionarán incentivos para la inversión y mantenimiento o creación de la interoperabilidad de las redes de transporte.

2. Las tarifas de acceso a la red no limitarán la liquidez del mercado ni distorsionarán el comercio transfronterizo de las diferentes redes de transporte. Cuando las diferencias en las estructuras tarifarias o en los mecanismos de balance constituyan un obstáculo al comercio entre las redes de transporte, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 25 de la Directiva 2003/55/CE, los gestores de redes de transporte tratarán activamente, en estrecha colaboración con las autoridades nacionales competentes, de lograr la convergencia de las estructuras tarifarias y de los principios de tarificación incluyendo también los relativos al balance”.

Cabe así destacar que dicha propuesta de Reglamento señala que las tarifas de acceso evitarán subvenciones cruzadas entre los usuarios de red y que no distorsionarán el comercio transfronterizo. Según la Posición común, este Reglamento entraría en vigor el 1 de Julio de 2006. Al ser un reglamento, es de aplicación directa a los Estados miembros, es decir no necesita ser transpuesto como ocurre con las Directivas.

4 PRECEDENTES

Con anterioridad a este escrito de COMERCIALIZADOR A, esta Comisión ha tramitado otras dos consultas de empresas comercializadoras en relación al régimen de peajes aplicables al tránsito, y ha remitido al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, y a los interesados, informes acerca de la adecuación de los peajes para el transporte nacional y transfronterizo en el que se realizaban una serie de consideraciones y recomendaciones.

A continuación se resume la consulta “*Escrito de contestación a las consultas de dos comercializadoras acerca de los peajes de tránsito*”, aprobado por el Consejo de Administración de la CNE de 14 de abril de 2005.

4.1 *Escrito de contestación a las consultas de dos comercializadoras acerca de los peajes de tránsito*

- **Consideraciones generales sobre el transporte transfronterizo**
 - **Sobre las características del tránsito**

El tránsito es el transporte transfronterizo asociado a la importación-exportación de gas. Tradicionalmente el tránsito ha tenido un tratamiento diferenciado del transporte nacional. Este es el caso español, en el que hasta el momento únicamente existía tránsito hacia Portugal, estando la capacidad reservada para este tránsito excluida del sistema de acceso de terceros.

El tránsito utilizaría la red de transporte de alta presión y en su caso las plantas de regasificación. Dadas las características de sistema gasista español, su interconexión y mallado, no procedería hacer distinción alguna entre infraestructuras para tránsito y/o transporte nacional, puesto que todas las infraestructuras podrían considerarse, desde un punto de vista físico, dentro del sistema gasista español.

En relación a las características del tránsito relativas al suministro, podrían distinguirse dos tipos:

- suministro a clientes finales de otro país, asociado a contratos de largo-medio plazo

- suministros puntuales en función de la demanda o los precios del gas, asociados a contratos a corto plazo.

Las necesidades del tránsito quedarían, en lo que se refiere a la contratación del mismo, cubiertas por los servicios existentes para el transporte nacional, puesto que la regulación actual permite los contratos a largo y corto plazo. Por tanto, el tránsito no demandaría un nuevo servicio y no sería necesario diferenciar entre tránsito y transporte nacional.

- **Sobre las condiciones de acceso al tránsito**

El sistema de contratación de capacidad español puede considerarse como un sistema entrada-salida, con la salvedad de que el punto de salida está asociado al cliente final y por tanto, en general, se encuentra en la red de distribución (en el tránsito el punto de salida estaría en la red de transporte). Así, la legislación actual establece que siempre que el solicitante disponga de capacidad de entrada al sistema suficiente, tendrá garantizado el acceso para el suministro de un cliente existente.

Un sistema de contratación de capacidad entrada-salida para el tránsito y para el transporte nacional, supondría que no habría rutas asignadas y, por tanto, el comercializador contrataría capacidad de entrada sin distinguir si ésta va destinada a puntos de salida frontera o a puntos de salida asociados a consumidores finales del sistema español.

La diferencia principal del tránsito respecto al transporte nacional es que la capacidad en las interconexiones no tiene porqué estar ligada directamente a un consumidor final (puesto que el punto frontera no es un punto de suministro final, es decir en el punto frontera no están conectados los consumidores finales).

En esta línea, para el tránsito no sería de aplicación lo recogido en la legislación actual, en la que se indica que no se podrá denegar el acceso por falta de capacidad cuando se trate de un suministro existente.

Sin embargo, el hecho de que no se pueda denegar el acceso para el suministro a un cliente existente por falta de capacidad en el transporte nacional, sería equivalente a decir

que no se puede denegar el acceso, si se cuenta con capacidad de salida en la interconexión.

Teniendo en cuenta la salvedad anterior, a priori, no parece haber motivos para exigir que en el tránsito la contratación de capacidad fuera punto a punto, sino que un sistema entrada-salida sería adecuado, tal como ocurre para el transporte nacional.

En cualquier caso, dado que el tránsito no se encuentra regulado en el sistema gasista español sería necesario adaptar las condiciones de acceso actuales al tránsito y desarrollar en las Normas de Gestión Técnica del Sistema, NGTS, las condiciones de operación aplicables al mismo.

- **Consideraciones generales sobre el marco regulatorio actual aplicable al tránsito**

En el caso español, de la normativa analizada, se deduce que la regulación del sistema gasista no incluye ningún peaje de tránsito específico.

El artículo 16 sobre retribución de las actividades de regasificación, almacenamiento y transporte 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 establece que:

“4. 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 corresponda por dicha utilización.”

Así, en la actualidad, los costes correspondientes al tránsito se deducirían de los costes reconocidos del sistema, por lo que se descontarían de la retribución reconocida al titular de la infraestructura. Los ingresos derivados del mismo los recaudarían los transportistas directamente. Estos ingresos deberían permitir la recuperación de los costes derivados del transporte por tránsito.

Por otro lado, existe un peaje de transporte y distribución que aplica al transporte nacional, y que ha sido calculado con objeto de recuperar los costes de las

infraestructuras del sistema gasista español. Dado que las infraestructuras utilizadas por el tránsito, tal como se ha planteado en la consulta, serían las mismas que las utilizadas por el transporte nacional, resultaría adecuado que el mismo peaje aplique también a ambos. De forma análoga al peaje de transporte y distribución, existe un peaje de regasificación que, en su caso, aplicaría también al tránsito, pues éste ha sido calculado para que las plantas de regasificación recuperen sus costes.

- **Consideraciones sobre las capacidades de tránsito publicadas**

Con fecha 24 de julio de 2003, la Comisión remitió a la Dirección General de Política Energética y Minas una Propuesta de Resolución que contenía los modelos normalizados de publicación de capacidad contratada y disponible. Los modelos propuestos dan cumplimiento a parte de los principios recogidos en las Directrices de buenas prácticas de acceso de terceros a la red desarrollada en el Foro de Madrid respecto a la publicación de capacidades, aunque se considera necesario su revisión en un futuro, con el fin de incluir la totalidad de los principios. Así, en lo referente a las capacidades de las conexiones internacionales que puedan operar en ambos sentidos, se propone la publicación de las capacidades disponibles y contratadas para cada sentido del flujo.

- **Otras condiciones necesarias para el tránsito**

Además de lo ya señalado, existen condiciones adicionales necesarias para el tránsito de gas:

- Adaptación de las condiciones de acceso actuales al tránsito y desarrollo en las NGTS de las condiciones de operación aplicables al mismo.
- Colaboración entre los gestores de las redes interconectadas entre sí y establecimiento de acuerdos de interconexión y acuerdos operacionales de balance, estándares.
- Adaptación de los modelos normalizados de contratos de acceso a la red de transporte y a las plantas de regasificación. Estos deberían adaptarse, teniendo en cuenta las características del tránsito, en base a los principios de objetividad y no discriminación entre usuarios de red. Para que el proceso sea lo más transparente posible, los transportistas implicados deberían publicar las cláusulas específicas del tránsito en su página web y enviar los contratos a la CNE para que verifique su adecuación.

- El Gestor Técnico del Sistema debería establecer las condiciones que considere más adecuadas para la comunicación, teniendo en cuenta los principios de objetividad y no discriminación entre usuarios de red, y enviar dicha propuesta a la CNE para que verifique su adecuación.
- El reparto de gas debería responder a las nominaciones de cada operador y a las entregas de gas realizadas.

Por otro lado, dado que puede existir un vacío legal relativo a la regulación del tránsito, se considera que la transparencia es fundamental para favorecer el funcionamiento del mercado, evitar discriminación entre agentes y conseguir una mayor competencia. Es por ello que esta Comisión considera que los transportistas titulares de las instalaciones en las interconexiones con Francia y Portugal deberían hacer su mejor esfuerzo para que toda la información necesaria se encuentre accesible en su página web. En particular, deberían publicar la capacidad disponible en las interconexiones en ambos sentidos, o en su caso condiciones de interrumpibilidad aplicables, condiciones de acceso y procedimientos de operación. Dicha información debería ser comunicada a la CNE para que verificase su adecuación.

• Conclusiones

1. *“No existe en la reglamentación vigente un peaje de transporte por gasoducto específico para el transporte transfronterizo de gas o tránsito.*
2. *En el sistema gasista español existe un peaje que ha sido calculado con objeto de recuperar los costes de las infraestructuras. Además, en el sistema español no existen infraestructuras independientes del mismo que se encuentren dedicadas al tránsito, es decir, las infraestructuras dedicadas al tránsito se encuentran incluidas, desde un punto de vista físico, en el sistema gasista español. Asimismo, tanto el tránsito como el mercado nacional requieren servicios equivalentes (largo-corto plazo) por lo que, a priori, no parece haber justificación para diferenciarlos por el hecho de que el punto de salida sea un punto frontera. En consecuencia, se debería aplicar el peaje de transporte nacional existente, también al tránsito. En otro caso, se podría estar discriminando entre usuarios de red.*

3. *De forma análoga, existe un único peaje de regasificación que debería aplicar también al gas regasificado con destino al tránsito, pues este ha sido calculado para que las plantas de regasificación recuperen sus costes.*
4. *En lo referente a la contratación de acceso, existen modelos de contratos de acceso a la red de transporte y a las plantas de regasificación propuestos por la CNE y aprobados por el Ministerio de Economía que deberían aplicar también al tránsito. Estos deben adaptarse, teniendo en cuenta las características del tránsito, en base a los principios de objetividad y no discriminación entre usuarios de red. Para que el proceso sea lo más transparente posible, los transportistas implicados deberán dar la adecuada publicidad a las cláusulas específicas del tránsito, preferiblemente en su página web y dichos contratos deben enviarse a la CNE para que verifique su adecuación.*
5. *En lo relativo a las nominaciones, sería necesario desarrollar en las Normas de Gestión Técnica del Sistema las condiciones de operación aplicables al mismo. Dado que las referidas Normas no han sido aprobadas, se considera adecuado que el Gestor Técnico del Sistema establezca las condiciones que considere más apropiadas, teniendo en cuenta los principios de objetividad y no discriminación entre usuarios de red y las condiciones requeridas por los Gestores de Red de Francia o Portugal, y que envíe dicha propuesta a la CNE para que verifique su adecuación.*
6. *Los transportistas publicarán la capacidad disponible en las interconexiones en ambos sentidos, en línea con los requerimientos del Artículo 6 del Real Decreto 949/2001, así como toda la información disponible relativa a las condiciones de acceso y operación.”*

4.2 Escrito remitido al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

(CONFIDENCIAL, puesto que este escrito no fue publicado en la página web ni remitido a los interesados)

A partir de la consulta señalada anteriormente, esta Comisión, realizó una serie de consideraciones acerca de la adecuación de los peajes postales actuales para el transporte nacional y el transfronterizo, y de recomendaciones, con objeto de que éstas fuesen tenidas en cuenta por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

5 CONSIDERACIONES

5.1 Sobre el peaje a aplicar a la operación de exportación de gas natural a Francia realizado por COMERCIALIZADOR A

COMERCIALIZADOR A comunica que ha logrado un acuerdo de venta de gas natural a Francia, a través de la interconexión internacional de Larrau, con entrega en la frontera hispano-francesa. La cantidad es de x GWh/día a entregar CONFIDENCIAL , que eventualmente podría ampliarse en volumen o en tiempo. Dado que la dirección del flujo predominante en la interconexión de Larrau actual es en sentido Francia-España, este contrato supone un contraflujo.

Tal y como ha señalado la CNE en informes anteriores, la regulación española vigente no contempla un peaje de transporte por gasoducto para el transporte transfronterizo de gas natural. No obstante, conviene tener en cuenta que la Directiva 2003/55/CE, de 26 de junio de 2003 sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural, y por la que se deroga la Directiva 98/30/CE, establece que los nuevos contratos de tránsito quedan sujetos al régimen de acceso regulado, al quedar derogada la Directiva 91/296/CEE, del Consejo, de 31 de mayo de 1991, sin perjuicio de la continuidad de los contratos celebrados al amparo de la misma, que seguirán siendo válidos y aplicándose conforme a lo dispuesto en la citada norma, de acuerdo con el artículo 32 de la Directiva 2003/55/CE. La Directiva 2003/55/CE aún no ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español; sin embargo, la no transposición no puede ir en contra de los principios establecidos en dicha Directiva, y por tanto los nuevos contratos de tránsito han de quedar sujetos al régimen de acceso de terceros regulado.

Esta Comisión concluía en el informe *“Escrito de contestación a las consultas de dos comercializadoras acerca de los peajes de tránsito”* que se debería aplicar el peaje de transporte nacional existente también al tránsito, pues en otro caso se podría estar discriminando entre usuarios de red (usuarios del transporte nacional respecto al tránsito o viceversa).

El peaje de transporte y distribución, que aplica al transporte nacional, ha sido calculado con objeto de recuperar los costes de las infraestructuras del sistema gasista español. Dado que las infraestructuras utilizadas por el tránsito serían las mismas que las utilizadas por el transporte nacional, resultaría adecuado que el mismo peaje aplicase también a ambos. De forma análoga al peaje de transporte y distribución, existe un peaje de regasificación que aplicaría también al tránsito, que responde al objetivo de para que las plantas de regasificación recuperen sus costes.

Por ello, y teniendo en cuenta las consideraciones realizadas por esta Comisión en consultas anteriores, parece adecuado que, si bien no existe un peaje regulado para el tránsito, aplique el precio correspondiente al peaje de transporte y distribución.

En relación a la consideración de COMERCIALIZADOR A, en la que señalan que *“un peaje a la exportación no debe ser igual al aplicado a un consumidor final sino sustancialmente menor, como ha sido el caso del sistema eléctrico”*, esta Comisión ha señalado en repetidas ocasiones que las tarifas y los peajes debería desagregarse por servicios que reflejen costes.

En este sentido conviene señalar que la CNE ha recibido el siguiente Mandato del Consejo de Ministros:

“Trigésimo primero. Mandato a la Comisión Nacional de Energía para que realice un estudio sobre los costes de la red básica de gas imputables a cada tipo de tarifa y peaje. La Comisión Nacional de la Energía elaborará antes del 1 de septiembre de 2005 un estudio sobre los costes del sistema gasista español imputables a cada tipo de tarifa y peaje. Para ello, elaborará una metodología de peajes que permita recuperar todos los costes de las actividades reguladas del sistema, imputados de forma eficiente a los diferentes tipos de consumidores.”

A continuación se analizan las características del peaje de transporte y distribución existente actualmente en nuestro ordenamiento jurídico para su posible aplicación al tránsito.

El 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, introduce, en su capítulo IV, los criterios generales para la determinación de las tarifas, peajes y cánones, los elementos para el cálculo de dichos precios regulados y las nuevas tarifas de venta, peajes y cánones de gas natural.

El peaje de transporte y distribución está formado por dos componentes, uno de entrada al sistema gasista o de reserva de capacidad, y otro de salida, denominado de conducción. El término denominado de reserva de capacidad únicamente se refiere a la capacidad contratada en el punto de entrada, por tanto no presenta problemas para aplicarlo al tránsito. Sin embargo, el término de conducción del peaje de transporte y distribución, al estar referido al punto de entrega de gas natural al consumidor final, puede no ser de aplicación directa al tránsito ya que la capacidad en las interconexiones no está ligada a un consumidor final (puesto que el punto frontera no es un punto de suministro final; es decir, en el punto frontera no están conectados los consumidores finales).

Por tanto, es necesario determinar qué tipo de peaje corresponde aplicar por el término de conducción, teniendo en cuenta que el tránsito no está asociado a un consumidor final, el significado físico de la reserva de capacidad, la legislación vigente y el principio de no discriminación entre usuarios de red.

El término de conducción del peaje de transporte y distribución, está formado por dos variables: un término fijo en función del caudal diario contratado y su utilización (caudal diario a facturar correspondiente al consumidor j en kWh/día, Q_j) y un término variable en función del consumo realizado (los kWh consumidos por el consumidor j , C_j). Existen tres grupos de peajes del término de conducción por niveles de presión: grupo 3, de menos de 4 bar; grupo 2, entre 4 y 60 bar; y grupo 1, más de 60 bar. Además, existen subgrupos por intervalos de consumo anual.

Al ser la presión de la interconexión de Larrau superior a 60 bar, el peaje a aplicar sería del grupo 1. Es decir, el tránsito estaría utilizando unas infraestructuras equivalentes a las de cualquier consumidor final que esté conectado a la red de transporte de más de 60 bar. Por tanto, parece razonable que aplique el peaje del grupo 1.

Dentro del grupo 1 se distinguen 3 peajes (peaje 1.1, 1.2 y 1.3) por intervalos de consumo anuales. Como ya se ha señalado, las conexiones internacionales no están asociadas directamente a un consumidor final, por lo que la aplicación de uno de estos tres peajes no es inmediata. A menor consumo anual, mayor es el coste del peaje por kWh. Para dos

clientes con el mismo caudal diario contratado Q_d , pagará más por kWh transportado el que menor consumo anual tenga. Este principio se explicaría porque el dimensionamiento de la infraestructura que hay que retribuir con los peajes, se hace para el caudal diario máximo: cuesta prácticamente lo mismo dimensionar el sistema para un cliente que consume 1GWh/día, 100 días al año, que el que consume 1 GWh/día todos los días del año. El primero tiene un consumo anual de 100 GWh y el segundo de 365 GWh. El segundo tiene un factor de utilización más alto que el primero. Como en teoría deberían pagar lo mismo para retribuir la infraestructura, el peaje, en términos de coste por kWh transportado, para el segundo cliente es más barato que para el primero.

La cantidad contratada por COMERCIALIZADOR A para la interconexión de Larrau es de X GWh/día a entregar CONFIDENCIAL. Dado que el tránsito no está asociado a un consumidor final, la aplicación de un determinado peaje no es inmediata. Así, a la hora de asignar a este tránsito el precio de un peaje existen dos alternativas:

- a) Considerar la cantidad total contratada para el periodo equivalente al consumo anual de un consumidor final. En este caso el consumo anual sería inferior a 200.000.000 kWh/año (200GWh) y por tanto aplicaría el peaje 1.1.
- b) Considerar el consumo equivalente anual, es decir extrapolar la cantidad contratada a 1 año. De esta manera se obtendría un consumo anual equivalente de CONFIDENCIAL, por lo que, al ser superior a 1.000.000.000 kWh/año, aplicaría el peaje 1.3, menor que el anterior.

A favor de la segunda de las opciones, se podría argüir que, dado que el tránsito no está asociado a un consumidor final, no parece adecuado igualar el consumo asociado a un consumidor final del término de conducción con la cantidad de gas transportada por un agente en una conexión internacional, ya que las características de ambas operaciones son diferentes. Además, una reserva de capacidad en la interconexión de Larrau de X GWh/día durante CONFIDENCIAL conlleva que ningún otro agente pueda utilizar esa cantidad durante ese periodo. Sin embargo, una vez finalizado el contrato, dicha capacidad queda disponible y por tanto puede ser contratada por cualquier agente, hecho

que no puede producirse de forma directa con un cliente final. En consecuencia, parecería adecuado imputar un peaje más barato.

No obstante, esta opción supondría aplicar un tratamiento a esta transacción no reconocido en norma, resultando un peaje particularizado y posiblemente discriminatorio con el resto del sistema. Además, de esta forma se podría estar incentivando una contratación a corto plazo cuyo único objetivo sería el de abonar una menor cantidad de peajes que la que correspondería a un tránsito mantenido en el tiempo.

Por otro lado, el sistema español de peajes aunque está basado en costes, al ser un sistema postal, no refleja el coste por el uso efectivo de la red de un determinado transporte de gas. En consecuencia, habrá tránsitos que pueden contribuir a un menor uso de la red, por ejemplo, si son a “contracorriente” en teoría más baratos, que otros, que puedan suponer una mayor congestión en la misma, por ejemplo un tránsito desde Francia a Portugal. Por consiguiente, y en tanto en cuanto no se discrimine por el uso efectivo de la red mediante un sistema de peajes del tipo de entrada y salida que pueda ser reflejo de costes, el peaje a imputar al tránsito ha de ser coherente con el resto de los peajes del sistema¹.

En definitiva, tal como indicó esta Comisión en sus análisis precedentes, no existe en la reglamentación vigente un peaje de transporte por gasoducto para el transporte transfronterizo de gas o tránsito, por lo que, en el caso de la consulta que nos ocupa, la opción que parece ajustarse a las características del tránsito es el peaje 1.1.

Esta opción es acorde con la legislación vigente, y puede considerarse que no discrimina entre usuarios de red, al no distinguir entre el transporte nacional, con respecto al tránsito.

¹En el caso que nos ocupa, el coste de conducción de aplicar un peaje 1.1 sería de 0,001237 €/kWh. Si se aplicase el peaje 1.3 sería de 0,000971 €/kWh; esto es, un 21% menor.

5.2 Sobre el anexo para la contratación de puntos de salida (término de conducción del peaje de transporte y distribución)

COMERCIALIZADOR A ha remitido el anexo para la contratación de puntos de salida (término de conducción del peaje de transporte y distribución) firmado con Enagas para la interconexión internacional de Larrau, con entrega en la frontera hispano-francesa. Indica que por acuerdo entre las partes han utilizado el formato normalizado para un punto de salida o contrato de conducción, con ciertas salvedades, dado que entienden que no es del todo aplicable.

De igual modo, Enagas ha remitido el anexo para la contratación de puntos de salida (término de conducción del peaje de transporte y distribución) tanto del contrato firmado con COMERCIALIZADOR A como con COMERCIALIZADOR B.

La actuación de Enagas va en línea con lo señalado por esta Comisión en el informe *“Escrito de contestación a las consultas de dos comercializadoras acerca de los peajes de tránsito”* en el que se señalaba que existen modelos de contratos de acceso a la red de transporte y a las plantas de regasificación propuestos por la CNE y aprobados por el Ministerio de Economía que deberían aplicar también al tránsito. Estos contratos deben adaptarse, teniendo en cuenta las características del tránsito, en base a los principios de objetividad y no discriminación entre usuarios de red.

Del análisis del anexo para la contratación de puntos de salida se observa que algunas cláusulas incluidas en el anexo no serían de aplicación directa al tránsito ya que se refieren a un consumidor final. Tales cláusulas son: 5.2 Modificación de la capacidad contratada en un punto de salida, primer y segundo párrafo, 5.3 Traspaso de puntos de salida, 5.4 Baja de puntos de salida, 5.6 Calidad del gas (habría que eliminar al referencia al consumidor final), 8 Medición y lectura: 8.1 segundo párrafo, y 8.3 segundo párrafo se refiere al consumidor final. Además no se incluye la cláusula 10.2 del modelo normalizado.

Adicionalmente se incluyen dos condiciones especiales que se detallan a continuación:

“CONDICIONES ESPECIALES

1. NOMINACIONES

La nominación de salida será viable si la resultante de las nominaciones diarias de entrada por la C.I. de Larrau menos las nominaciones de salida es superior a 150.000 m³(n)/h.

2. RECLAMACIONES ECONÓMICAS DE LA ADMINISTRACIÓN

Es voluntad inequívoca de Enagas que las cantidades a satisfacer por la contratante sean, en todo momento, las que se correspondan con los peajes y cánones máximos vigentes, sin que ninguna de las condiciones y cláusulas del contrato, o el modo en que sean ejecutadas, pueda ser interpretada como descuento voluntario otorgado por Enagas a la contratante.

En particular se estará al dictamen de la CNE en lo concerniente al tipo de peaje a aplicar. En consecuencia, cualquier cantidad que sea exigida a Enagas como ingreso liquidable al sistema gasista, derivado del contenido del presente contrato o del modo en que sea ejecutado, y que previamente no haya sido satisfecha por la Contratante, será automáticamente facturada por Enagas a la Contratante y pagada por ésta a Enagas en las condiciones establecidas en la cláusula 11, salvo en el supuesto de que dicha reclamación se derive de la negligencia de Enagas.”

En el anexo para la contratación de puntos de salida (término de conducción del peaje de transporte y distribución) firmado entre COMERCIALIZADOR A y Enagas se especifica que “este documento constituye un ANEXO para la incorporación de puntos de salida al Contrato de Acceso al Sistema de Transporte y Distribución desde Planta de Barcelona, suscrito por la contratante con ENAGAS de fecha 18 de septiembre de 2001”. Por ello, se entiende que no ha habido ninguna modificación específica a dicho contrato por el hecho de contratar capacidad en la interconexión de Larrau. De no ser así, las partes tendrán que remitir el contrato completo señalando las modificaciones realizadas.

Como ya se ha señalado en consultas previas, es necesario modificar los modelos de contratos de acceso a la red de transporte y a las plantas de regasificación, por tanto parece adecuado que, como propuesta normativa, se establezca un mandato equivalente al recogido en el Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, por el que se solicite a la CNE

que adecue los modelos normalizados de acceso a las instalaciones del sistema gasista al tránsito.

5.3 Sobre los ingresos recibidos por el tránsito

Como se ha señalado previamente en este informe, el precio que debería aplicarse al tránsito es el equivalente al peaje de regasificación y al peaje de transporte y distribución que corresponda.

El artículo 16 del Real Decreto 949/2001 establece 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 corresponda por dicha utilización.”*

Esta redacción fue realizada para legitimar el tránsito histórico hacia Portugal previo a la entrada en vigor de la Ley 34/1998, de 7 de octubre. Para este caso, a las infraestructuras utilizadas, gasoductos Tarifa-Córdoba y Córdoba-Badajoz, sólo se les retribuye por la parte utilizada de los mismos para transporte nacional, quedando fuera del sistema de retribución, fuera del sistema de peajes y cánones del sistema gasista español y, por tanto, fuera del sistema de liquidaciones la parte de estos gasoductos actualmente destinada al tránsito hacia Portugal.

Sin embargo, no parece posible aplicar este sistema, la provisión reflejada en el artículo 16, al tránsito contratado por COMERCIALIZADOR A hacia Francia. Por una parte, porque, como ya se ha dicho, el sistema de contratación de capacidad entrada salida para el sistema de transporte y distribución, supone la no asignación de rutas específicas. Por otro lado, los titulares de las infraestructuras utilizadas para este tránsito ya tienen definida una retribución para el año 2005, de acuerdo con la Orden ITC/1003/2005, que cubre el coste de la totalidad de las infraestructuras. Estos costes se recaudarán vía tarifas, peajes y cánones también fijados por las correspondientes órdenes ITC y se asignarán con el sistema de liquidaciones.

No parece, a priori, la mejor solución, ni mucho menos la más sencilla, que para cada nuevo contrato de tránsito sea necesario identificar las infraestructuras utilizadas, los titulares de las mismas, el grado de utilización que supone cada nuevo tránsito y por tanto la retribución que hay que sustraer de la ya reconocida a cada instalación. Sería necesario esperar al final de cada año para establecer qué porcentaje de utilización se ha destinado al tránsito a lo largo del año. Además, sería complicado identificar la ruta real del tránsito y también aparecería la problemática de los transportistas intermedios que no están recaudando ingresos por el tránsito y sin embargo están soportando el mismo a través de sus infraestructuras. Estos tendrían que recibir pagos, necesariamente, por un sistema de compensación, si es que se les rebajase la retribución de sus instalaciones en la parte proporcional al tránsito.

Por tanto, no parece tener sentido hacer una excepción con el tránsito, por lo que los ingresos y los costes derivados del mismo deberían ser tratados como otros cualquiera correspondientes al sistema de transporte nacional.

6 CONCLUSIONES

En relación con la consulta realizada por COMERCIALIZADOR A y de acuerdo con los resuelto por esta Comisión en consultas previas y lo razonado en los apartados anteriores cabe concluir:

1. No existe en la reglamentación vigente un peaje de transporte por gasoducto específico para el transporte transfronterizo de gas o tránsito. Parece, por tanto, adecuado que aplique el precio correspondiente al peaje de transporte y distribución, para evitar discriminaciones entre usuarios de red, ya que los peajes actuales han sido calculados para recuperar las inversiones realizadas en infraestructuras, que pueden ser utilizadas indistintamente para el mercado nacional o para el tránsito.
2. En consecuencia, se considera que la aplicación del precio del peaje 1.1 del término de conducción, es la opción más adecuada a las características del contrato firmado entre COMERCIALIZADOR A y ENAGAS.
3. Tal y como se ha señalado previamente por esta Comisión, los modelos de contrato de acceso a la red de transporte y a las plantas de regasificación deben adecuarse a las características del tránsito, en base a los principios de objetividad y no discriminación entre usuarios de red. Por ello, parece conveniente que, como propuesta normativa, se establezca un mandato equivalente al recogido en el Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, por el que se solicite a la CNE que adecue dichos modelos.

La presente consulta ha sido evacuada con efectos puramente informativos y en base exclusivamente a los datos y documentos aportados por la propia sociedad solicitante y la normativa vigente.