



Comisión  
Nacional  
de Energía

## **INFORME 1/2000 SOBRE LA PROPUESTA DE ORDEN MINISTERIAL SOBRE PEAJES Y CÁNONES DE ACCESO A TERCEROS A LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN, REGASIFICACIÓN, ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE DE GAS NATURAL**

### **I. ANTECEDENTES**

Con fecha 17 de febrero de 2000 tuvo entrada en la Comisión Nacional de la Energía la propuesta de Orden Ministerial sobre Peajes y Cánones de acceso de terceros a las instalaciones de recepción, regasificación, almacenamiento y transporte de gas natural. Con esa misma fecha se procedió al envío por parte de esta Comisión de dicha propuesta a los miembros del Consejo Consultivo de Hidrocarburos por el procedimiento de urgencia. Con posterioridad, el día 18 de febrero de 2000 la CNE recibió la correspondiente Memoria explicativa.

Los documentos fueron remitidos para que, de acuerdo con lo establecido en el apartado tercero de la Disposición Adicional Undécima de la Ley 34/1998 del Sector de Hidrocarburos, se emitiera el correspondiente informe preceptivo.

El Consejo de Administración, en su sesión celebrada el día 28 de febrero de 2000, ha aprobado este informe.

### **II. CONSIDERACIONES GENERALES**

1. La primera cuestión de carácter general que debe examinarse es la relativa a la consideración de la Orden objeto de informe en el marco legislativo aplicable a la materia de que se trata.

En este punto, debe reiterarse el contenido de anteriores informes de esta Comisión (Informes 1/1999, 2/1999, 3/1999, 5/1999 y 7/1999), todos ellos

relativos a modificaciones en el régimen retributivo o tarifario aplicable al gas natural. La reiteración de que se trata se refiere al marco normativo en el que debe encuadrarse la modificación retributiva contenida en el proyecto de Orden objeto de informe.

Como resumen de lo expresado en los informes de esta Comisión antes mencionados, es suficiente reproducir lo señalado en el informe 7/1999, en el apartado III. Se manifestaba en dicho informe lo siguiente:

*“No obstante lo anterior, esta Comisión ha señalado en sus anteriores informes, y debe reiterar una vez más la necesidad de que se proceda al desarrollo reglamentario de los principios establecidos en el artículo 92 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, que establece unos criterios generales para la determinación de las tarifas, peajes y cánones, con el fin de que sienten unos principios claros, objetivos y equilibrados en el marco del citado precepto para la determinación de las tarifas.*

*El referido desarrollo determinará necesariamente la reconsideración del bloque general de tarifas del gas, y entre ellas, la que es objeto del presente informe. Por ello, dicha revisión deberá acomodarse a los criterios establecidos en la Ley 34/1998, de 7 de octubre y a sus desarrollos ...”*

Como consecuencia de todo lo anterior, y de los criterios mencionados, entiende esta Comisión que el proyecto de Orden, que se dicta en base a la autorización recogida en el artículo 94 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, no constituye un verdadero desarrollo de la citada ley, al no estar establecido todavía el sistema general de regulación retributiva diseñado en el artículo 92 de la dicha ley, suponiendo solamente una modificación del régimen establecido en el Real Decreto 1914/1997, de 19 de diciembre. Dicha modificación queda supeditada, y deberá acomodarse, en su momento, a los

criterios y sistema que se establezcan, en razón de lo dispuesto en el citado artículo 92 de la Ley de Hidrocarburos y en el desarrollo del mismo.

De otra parte, el contenido general del proyecto de Orden incide en otros aspectos de la regulación legal del gas, que deben ser también objeto de completo desarrollo reglamentario, por lo que, en el momento en que tal desarrollo se produzca, deberán modificarse, o derogarse, la regulación contenida en el proyecto de Orden objeto de este informe.

2. Una segunda cuestión de carácter general es la relativa a la información de que dispone en este momento esta Comisión, incluida la Memoria facilitada por el Ministerio de Industria y Energía, en relación con el asunto de que se trata.

Se considera que dicha información debería ser objeto de aclaración y ampliación respecto de algunos puntos o extremos del contenido de la Orden al objeto de que la CNE pudiera inferir plenamente la base económica de la propuesta.

Esta Comisión ha considerado las informaciones contenidas en los escritos de alegaciones o informe recibidos de los miembros del Consejo Consultivo de Hidrocarburos.

3. Cuestión de carácter general es también la relativa a la consideración específica, en el texto de la Orden, del sistema de peajes aplicable a la producción de energía eléctrica y a la distinción entre diferentes tipos de producción dentro de este sector.

Del contenido de la propia Orden, su exposición de motivos y la documentación que se ha acompañado, no se justifica la diferencia de trato

de dicho sector respecto de otros, ni dentro del propio sector. La posible aplicación de criterios establecidos en la Ley (artículo 94, apartados 2 y 3), en concreto el volumen de consumo y otros semejantes, que sí serían de posible consideración, no resultan claramente de la documentación de la que se ha dispuesto.

4. La falta de desarrollo completo del artículo 92 de la Ley 34/1998, determina la imposibilidad de examinar en este momento la coherencia de la modificación de peajes y cánones, objeto de la Orden, con el conjunto de las tarifas vigentes, asegurando el equilibrio económico-financiero del sistema así como evitando distorsiones entre las diferentes partes que lo componen, de acuerdo con el artículo citado.

### **III. BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS CAMBIOS INCORPORADOS EN LA PROPUESTA**

Esta propuesta sustituye el Anexo del Real Decreto 1914/1997 de 19 de diciembre en el que se establecen las condiciones de acceso de terceros a las instalaciones de recepción, regasificación, almacenamiento y transporte de gas natural. En el Anexo se especifican los peajes y cánones concretos vigentes actualmente, que son aplicables a los contratos celebrados con posterioridad a la entrada en vigor del citado RD, esto es, del día 14 de enero de 1.998.

La propuesta no modifica, sin embargo, el articulado del Real Decreto en el que se establecen condiciones generales de acceso de terceros a las redes de gas natural. Más concretamente, en el articulado se especifican las instalaciones incluidas en el régimen de derecho de acceso a las redes así como los derechos y obligaciones de sus concesionarios; los sujetos con derecho a acceso, las condiciones acerca de la forma de ejercerlo, el contenido mínimo de los contratos

y una descripción de los derechos y obligaciones de estos sujetos; las causas de denegación del acceso y las medidas que deben adoptarse en situaciones de emergencia declaradas por el Gobierno. Así mismo, se regula el régimen económico de los concesionarios y los peajes y cánones de los servicios básicos de acceso, definiendo los principios y criterios generales sobre los que descansa su determinación, su estructura binómica y su tipología.

La propuesta de Orden Ministerial tiene dos apartados en que se especifican los valores de los peajes y cánones de acceso correspondientes, por una parte, a los consumos de gas destinados a la producción de energía eléctrica cuando ésta entre en competencia y se produzcan a más de 16 bares de presión y, por otra, a los correspondientes a los otros tipos de consumo.

En lo relativo a los otros tipos de consumo la Orden Ministerial no supone ningún cambio sustancial en cuanto a modificación de la estructura de los peajes y cánones hasta ahora vigentes, limitándose a una reducción de algunos de los componentes tarifarios (canon de conexión, almacenamiento y transporte) y a un aumento de otros, concretamente la tarifa de acceso a las instalaciones de regasificación.

Sin embargo, los peajes relativos a los productores de energía eléctrica que entren en competencia y se suministren a presiones superiores a 16 bares, sí presentan diferencias respecto a los aplicables hasta ahora, modificándose las variables de las que dependía su facturación. Así, por ejemplo, se suprime la distancia como criterio para determinar el total a pagar por el uso de las redes de transporte y se integran todos los componentes del peaje en una única fórmula binómica.

Además, dentro del grupo de centrales con las características señaladas, la propuesta de Orden Ministerial ofrece un tratamiento distinto a las centrales

eléctricas actuales, -que pueden optar por dos sistemas de precios distintos-, frente a las de nueva implantación a las que sólo puede aplicárseles la fórmula binómica referida anteriormente.

#### **IV. CONSIDERACIONES PARTICULARES**

Además de los comentarios anteriores que plantean problemas más generales, se recogen a continuación otros aspectos de la Orden Ministerial más específicos, muchos de los cuales han sido formulados en sus alegaciones por distintos miembros del Consejo Consultivo.

##### ***IV.1 Peaje de regasificación***

Según la O.M. este peaje incluye la utilización del almacenamiento operativo en las condiciones que regula el punto 3 del art. 9 del Real Decreto que establece que “el peaje de regasificación incluirá el derecho al uso de almacenamiento operativo de gas natural licuado en planta, proporcional a la capacidad de regasificación contratada y los gastos de las operaciones de recepción”.

Como ponen de manifiesto diversos miembros del Consejo Consultivo, la ambigüedad existente en la redacción del artículo 9 del R.D. impide cuantificar el derecho de uso de almacenamiento operativo de GNL en planta. Convendría que la O.M. aclarara este punto, así como que especificara si este peaje incluye el uso de las instalaciones de carga de cisternas de GNL en las plantas de regasificación. En caso contrario debería regularse a través de una tarifa específica.

Asimismo, se reitera la insuficiencia de información en este punto sobre las instalaciones tomadas en consideración a efectos de la modificación de la tarifa correspondiente.

#### ***IV.2 Peaje de transporte***

Con respecto a este componente tarifario incluido en el apartado C) de la propuesta de O.M. cabe hacer una serie de consideraciones sobre la definición de las redes de transporte y de distribución, las condiciones que fijan el almacenamiento operativo y la determinación del valor de la distancia, necesario para obtener el primer término del peaje de transporte.

En primer lugar, la propuesta de OM al sustituir únicamente el Anexo del RD 1914/1997, mantiene los criterios que hasta la aprobación de la Ley 34/1998 diferenciaban las redes de transporte de las de distribución, esto es, que los suministros se realizaran a presiones superiores a 16 bares para el transporte o presiones iguales o inferiores a 16 bares para la distribución. En consecuencia establece que aquellos usuarios suministrados a presiones superiores a 16 bares no deben pagar el segundo término de peaje de transporte denominado "P<sub>TD</sub> (distribución)".

La Ley 34/1998 modificó el aspecto relativo a la clasificación del transporte, estableciendo que "las redes de distribución comprenderán los gasoductos con presión máxima de diseño igual o inferior a 16 bares y aquellos otros que, con independencia de su presión máxima de diseño, tengan por objeto conducir el gas al consumidor partiendo de un gasoducto de la Red Básica o de transporte secundario". Esta discrepancia de criterios ha motivado un buen número de alegaciones de diversos miembros del Consejo Consultivo.

Debería aclararse qué tipo de instalaciones van a ser retribuidas con los ingresos que provienen de cada uno de los dos términos que conforman, según la propuesta de O.M., el denominado genéricamente “peaje de transporte”, esto es,  $P_{TP}$  y  $P_{TD}$ . Si con los ingresos que se reciben con el término  $P_{TP}$ , se retribuyen *todas* las instalaciones relativas a suministros con presión superior a 16 bares, como podría inferirse del texto de la propuesta de O.M., entonces a través del pago de este peaje dichos suministros estarían haciendo frente a todas sus obligaciones por el uso de redes (por los servicios de transporte y de distribución, en la terminología de la Ley 34/1998). Si éste fuera el caso, entonces sería conveniente suprimir en la propuesta de O.M. la palabra “distribución” que figura entre paréntesis en la definición del segundo factor (b) del peaje de transporte.

Si, por el contrario, a través del término  $P_{TP}$  sólo se retribuyeran las instalaciones que posibilitan el transporte por gasoducto a presión superior a 16 bares de la Red Básica o de transporte secundario, así debería hacerse constar en la definición de este factor (a), recogiendo el segundo factor la definición que propone la Ley 34/1998 para las redes de distribución.

En el punto C) se haría constar que el peaje de transporte se podría calcular, como han manifestado tres miembros del Consejo Consultivo como suma de dos factores:

- a) Transporte por gasoducto a presión superior a 16 bares por instalaciones incluidas en la Red Básica o de transporte secundario,  $P_{TP}$ ,
- b) Transporte por redes de distribución a presión igual o inferior a 16 bares o que, con independencia de su presión máxima de diseño, tenga por objeto conducir el gas al consumidor partiendo de un gasoducto de la red básica o de transporte secundario,  $P_{TD}$ .

En este caso, debería eliminarse el párrafo: “Los clientes que reciban el gas natural a presiones superiores a 16 bares sólo harán frente al primer término de la fórmula”.

En caso de no considerarse lo anterior, podría suceder que los activos de distribución construidos para llevar el gas hasta el consumidor final desde la red básica o de transporte secundario no estén siendo remunerados por ninguno de los dos términos de la fórmula propuesta en cuyo caso algún miembro del Consejo Consultivo plantea que debería establecerse un tratamiento específico y diferenciado de estos peajes, teniendo en cuenta la inversión concreta efectuada para acceder a cada punto de suministro.

Dada la información suministrada por el MINER en la Memoria de esta propuesta de O.M., y puesto que todavía esta Comisión no dispone de un inventario de instalaciones junto con sus costes individualizados, debidamente auditados y clasificados por tipo de instalación de transporte o distribución, cualquiera que fuera el caso, la O.M. que finalmente se apruebe debería aclararlo, de modo que puedan retribuirse todas las instalaciones de transporte y distribución de todos los sujetos que realizan estas actividades.

En segundo lugar, según la propuesta de O.M. el peaje de transporte incluye la utilización del almacenamiento operativo en las condiciones que regula el punto 3 del art. 9 del Real Decreto que establece que “el peaje del servicio de transporte incluirá todos los costes necesarios para llevar desde el punto de recepción al punto de entrega el gas, así como la utilización de un almacenamiento operativo correspondiente a diez días de consumo incluyendo, en su caso, de manera separada, el importe correspondiente al tránsito por instalaciones de distribución”. Como señalan distintos miembros del Consejo Consultivo, no parece justificado incluir diez días de almacenamiento operativo.

Por último, la propuesta de OM define el factor  $P_{TP}$  en función de la capacidad de transporte de gas natural contratada y de las termias mensuales transportadas multiplicadas por la distancia (D) por gasoducto entre el punto de recepción y el de entrega. A su vez establece el valor de este último parámetro en distintos casos.

Diversos miembros del Consejo Consultivo indican en sus alegaciones que la redacción que hace a este respecto la propuesta de O.M. es ambigua, y da lugar a distintas interpretaciones. Más concretamente, no contempla todos los posibles casos que pueden plantearse y, por tanto, deja a la libre interpretación de las partes la aplicación del valor D que corresponda.

Más aún, dos miembros del Consejo Consultivo proponen la supresión del peaje de transporte basado en la distancia, argumentando que puede introducir ciertas irregularidades tales como la ubicación de nuevas industrias consumidoras de gas natural en las proximidades de puntos de entrada de gas con la consiguiente discriminación interterritorial. Para evitarlo proponen ampliar el sistema “postal” propuesto para los generadores eléctricos a todos los sujetos con derecho a acceso a las redes.

### ***IV.3 Canon de almacenamiento***

A diferencia de los otros componentes de las tarifas de acceso, no se especifican en la propuesta de OM los servicios que se pagan a través de este canon ni como revierten a cada uno de los agentes titulares de activos citados en la Disposición Transitoria 6ª de Ley 34/1998. Es de suponer que aplica, al igual que en los otros tipos de peajes y cánones, el punto 3 del art. 9 del Real Decreto que establece que dicho canon incluirá “los gastos correspondientes a la recepción, almacenamiento y emisión del gas natural”. Convendría, por tanto, que se hiciera referencia explícita en la propuesta de OM a este artículo.

También sería conveniente que la O.M. aclarara si este canon de almacenamiento se aplica únicamente al gas natural o también al GNL en las plantas de regasificación. La necesidad de almacenar en cantidades superiores al almacenamiento operativo en el tanque surge, por ejemplo, en el momento de la descarga de un buque de GNL. De aplicar el canon sólo al gas natural, debería regularse un peaje específico para el almacenamiento en este tipo de instalaciones y no dejarse al libre acuerdo entre las partes.

#### ***IV. 4 Peajes aplicables a ciertos productores eléctricos***

Como se ha indicado en la consideración general anterior tercera, en relación con el sistema de peajes aplicable a la producción de energía eléctrica, no se justifica la diferencia de trato de dicho sector respecto de otros, ni dentro del propio sector.

Este peaje que es de aplicación a los productores eléctricos que entren en competencia y consuman a más de 16 bares de presión, consta de dos términos: el denominado peaje general y el canon de almacenamiento.

Según consta en el apartado 2 de la propuesta de O.M., el peaje general engloba, tanto en su formulación binómica como en la más sencilla para las centrales actuales, *“el canon de conexión, la regasificación, en su caso, y el transporte desde cualquier punto de entrada al sistema al punto de consumo”*. Esta agregación de distintos componentes tarifarios plantea dos dificultades: la liquidación entre agentes y la contratación separada de estos servicios.

Por un lado, al no conocerse el importe exacto del canon de conexión, no será posible determinar a los transportistas los ingresos que corresponden a los destinatarios de dicho canon, esto es, de acuerdo con la Disposición Transitoria Sexta de la Ley 34/1998, los agentes que hubieran hecho inversiones en

instalaciones de la red básica y de transporte secundario destinadas a dotar de la adecuada seguridad al sistema y que hubiesen sido objeto de concesión antes de entrada en vigor de la Ley de Hidrocarburos.

Por otro lado, la contratación separada de servicios está contemplada en el artículo 70 de la Ley de Hidrocarburos en el que se establece que los consumidores cualificados, los comercializadores y los transportistas que cumplan las condiciones exigidas, podrán contratar de forma *separada o conjunta* los servicios de transporte, regasificación y almacenamiento, sobre la base de principios de no discriminación, transparencia y objetividad.

Este punto ha sido puesto de manifiesto por un miembro del Consejo Consultivo que argumenta que, según la propuesta, se obliga a pagar a aquellos cuyo gas se recibe por tubo por unos servicios de regasificación que no usan. Otros miembros entienden que la redacción genera confusión al incorporar la expresión “en su caso” pues puede interpretarse que aquellos que no usan los servicios de regasificación pueden reclamar una reducción sobre la tarifa, cuando este peaje se crea con la intención de homogeneizar el coste de acceso para un determinado sector de productores eléctricos, de tal forma que no dependa ni de la distancia, ni del tipo de combustible GN frente a GNL. Habría pues que aclarar a qué servicios se tiene derecho con el pago de este peaje general.

Con respecto a la adopción de un peaje de transporte de “sistema postal” frente a uno que diferencia por distancia, distintos miembros del Consejo Consultivo se han pronunciado a favor de un sistema u otro, argumentando sobre sus ventajas respectivas. Debe reiterarse lo manifestado en las consideraciones generales acerca de que este tema requiere un profundo debate que debe posponerse hasta que se proceda al desarrollo reglamentario pertinente, teniendo en cuenta que el artículo 94.2 y 3 de la Ley de Hidrocarburos establece lo siguiente:

*“2. Los peajes y cánones correspondientes al uso de las plantas de regasificación, almacenamiento y redes de transporte serán únicos, sin perjuicio de sus especialidades por niveles de presión y uso que se haga de la red.*

*3. Los peajes correspondientes al uso de las redes de distribución serán únicos y se determinarán atendiendo a los niveles de presión y a las características de los consumos.”*

Asimismo en lo que respecta al almacenamiento operativo que en este caso también se fija de acuerdo con las condiciones recogidas en el artículo 9 del R.D. 1914/1997, un miembro del Consejo Consultivo insiste en su carácter excesivo planteando que se establezca en función de un número menor de días o de un porcentaje razonable del consumo diario.

En cuanto al almacenamiento, el canon que estipula la propuesta de O.M. para los productores eléctricos que entren en competencia y consuman a más de 16 bares de presión, considera saldos acumulados *diarios* de entradas y salidas, en exceso del almacenamiento operativo incluido en el peaje general, a diferencia del carácter mensual de los saldos que se consideran para el resto de los consumidores de gas. Según un miembro del Consejo Consultivo, esta pérdida de flexibilidad no se ve suficientemente compensada con la ligera reducción del precio que incorpora el canon eléctrico.

Por último, la opción adicional que se ofrece a las centrales eléctricas actuales, no parece justificada según algunos miembros del Consejo Consultivo, puesto que no parece que unas centrales u otros impongan costes distintos al sistema en lo que se refiere al acceso a la red gasista y puede, sin embargo, distorsionar la competencia en el sistema eléctrico. Proponen que se considere, en todo caso, un peaje diferenciado para las centrales que contratasen un servicio no firme sin reserva de capacidad.

Desde la perspectiva que corresponde al análisis de la propuesta de O.M. por esta Comisión y reiterando lo señalado en las consideraciones generales, se considera como solución más correcta para las centrales actuales mantener el sistema recogido en la segunda fórmula de la propia Orden (apartado 2º), lo que significa reproducir aquí el sistema recogido en el R.D. 1914/1997, suprimiendo el resto de las previsiones contenidas en la Orden para futuras centrales eléctricas y dejar la nueva regulación para el desarrollo reglamentario de la Ley de Hidrocarburos como reiteradamente se ha puesto de manifiesto en este informe, confirmándose de este modo la urgencia del desarrollo reglamentario.

#### ***IV.5 Sistema de liquidaciones entre operadores***

La Ley 34/1998 en su artículo 96 indica que:

*“Las tarifas de combustibles gaseosos serán cobradas por las empresas que realicen las actividades de distribución de gas mediante su venta a los consumidores, debiendo dar a las cantidades ingresadas la aplicación que proceda de acuerdo con lo previsto en la presente Ley.*

*Reglamentariamente se establecerá el procedimiento de pago que deberán seguir los consumidores cualificados por sus adquisiciones de gas natural”.*

Al no haberse producido hasta el momento este desarrollo reglamentario, la propuesta de OM plantea incertidumbres sobre la retribución que deben percibir los distintos operadores que desarrollan actividades reguladas en el sistema gasista. En concreto, falta por establecer cómo reierte la recaudación del pago por peajes y cánones a los distintos agentes propietarios de la red. Un sistema de liquidaciones entre los operadores permitiría solventar algunos de los problemas no resueltos por la propuesta de OM, tales como quién es el receptor del canon de conexión si el gas pasa por instalaciones de distinta titularidad o en ambos casos, conexión o transporte si existieran distintos agentes titulares de transporte o distribución, y cómo se asignan y reparten los distintos conceptos del peaje de

transporte cuando el gas es transportado por más de un transportista o distribuido por un distribuidor que cuelgue, a su vez, de otro distribuidor. Esta deficiencia es señalada por distintos miembros del Consejo Consultivo que demandan que el necesario desarrollo regulatorio al respecto se produzca en breve.

#### ***IV.6 Retenciones por mermas y autoconsumos en los peajes de regasificación y transporte***

La propuesta de OM establece que por la prestación del servicio se realizarán unas retenciones en concepto de mermas y autoconsumos tanto en los peajes de regasificación como de transporte. El valor de estos porcentajes es para el peaje de regasificación el 0,5 por 100 del gas recibido en las plantas de regasificación y para el peaje de transporte el 0,1 por 100 del gas introducido en la red de gasoductos. Estas retenciones suponen un coste añadido a los correspondientes peajes.

Algunos miembros del Consejo Consultivo se pronuncian en contra de esta retención y proponen eliminarla porque consideran, por una parte, que ya se retienen estos costes vía mermas y autoconsumos al usuario y, por otra, que representan una ineficacia y que, por tanto, no debería ser retribuida.

Otros miembros del Consejo Consultivo consideran que es necesario que la propuesta de OM aclare si las pérdidas definidas para el transporte a presión superior a 16 bares (término  $P_{TP}$ ) incluyen las correspondientes al transporte a presiones inferiores (término  $P_{TD}$ ), ya que para este último caso no se hace mención expresa a las mermas. En su opinión, no parece razonable aplicar otro porcentaje de pérdidas para el tramo de distribución.

Más aún, también a este respecto indican ciertos miembros del Consejo Consultivo que debería indicarse explícitamente que las tarifas de productores eléctricos ya incluyen pérdidas.

#### ***IV.7 Modalidades tarifarias no contempladas en la propuesta***

Varios miembros del Consejo Consultivo plantean la conveniencia de que se definan otras modalidades tarifarias de acceso que dependan de las características de los consumos, -por ejemplo de su carácter interrumpible-, que en principio podrían ser planteadas de acuerdo con el artículo 94 de la Ley de Hidrocarburos. La posibilidad de suscribir contratos que incluyan fórmulas de interrumpibilidad está contemplada en el art.8 del R.D. 1914/1997, si bien se establece que sus términos sean pactados libremente por las partes.

Esta cuestión debe considerarse en el desarrollo reglamentario de la Ley, como se ha indicado anteriormente.

#### ***IV.8 Peajes aplicables en sistemas insulares***

Un miembro del Consejo Consultivo pone de manifiesto la necesidad de incorporar los costes de las instalaciones de los sistemas insulares al conjunto de los costes del sistema nacional que han de recuperarse, en parte, a través de las tarifas de acceso. Asimismo propone que se establezca explícitamente que los consumidores de gas para la producción eléctrica puedan acogerse a los mismos peajes y cánones que el conjunto nacional.

#### ***IV.9 Peajes máximos***

Algunos miembros del Consejo Consultivo han propuesto que los peajes tengan carácter fijo en vez de tener naturaleza de máximos, de tal forma que no se

presten a negociaciones entre transportistas y usuarios que puedan dar lugar a condiciones económicas más favorables de unos usuarios frente al resto.

No obstante, el carácter de máximo de los peajes está recogido en la Ley, que también es muy clara en el apartado 4 de su artículo 94 con respecto a la necesaria transparencia que debe haber en el caso de que los peajes efectivamente aplicados difieran de los máximos aprobados. A este efecto establece que “las empresas transportistas y distribuidoras deberán comunicar al Ministerio de Industria y Energía los peajes que efectivamente apliquen”. Estas prácticas deberán de estar sometidas a control en el necesario procedimiento de liquidaciones que se estipule en el próximo desarrollo reglamentario de la Ley.

## **V. CONCLUSIONES**

En razón del contenido de este informe debe considerarse como conclusión lo contenido en el apartado de consideraciones generales y muy especialmente lo siguiente:

- La Comisión entiende que el proyecto de Orden, objeto de este Informe que se dicta en base a la autorización recogida en el artículo 94 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, no constituye un verdadero desarrollo de la citada ley, al no estar establecido todavía el sistema general de regulación retributiva diseñado en el artículo 92 de la misma y que la propuesta de O.M. supone solamente una modificación del régimen establecido en el Real Decreto 1914/1997, de 19 de diciembre. Dicha modificación queda supeditada, y deberá acomodarse, en su momento, a los criterios y sistema que se establezcan, en razón de lo dispuesto en el citado artículo 92 de la Ley de Hidrocarburos y en el desarrollo del mismo.

- La Comisión en este momento no dispone de información suficiente, incluida la Memoria facilitada por el Ministerio de Industria y Energía. Esta información debería ser objeto de aclaración y ampliación respecto de algunos puntos o extremos del contenido de la Orden al objeto de que la CNE pudiera inferir plenamente la base económica de la propuesta.

- En relación con la consideración específica, en el texto de la Orden, del sistema de peajes aplicable a la producción de energía eléctrica y a la distinción entre diferentes tipos de producción dentro de este sector, esta Comisión quiere señalar que no se justifica la diferencia de trato de dicho sector respecto de otros, ni dentro del propio sector.

- Desde la perspectiva que corresponde al análisis de la propuesta de O.M. por esta Comisión y reiterando lo señalado en las consideraciones generales, se considera como solución más correcta para las centrales actuales mantener el sistema recogido en la segunda fórmula de la propia Orden (apartado 2º), lo que significa reproducir aquí el sistema recogido en el R.D. 1914/1997, suprimiendo el resto de las previsiones contenidas en la Orden para futuras centrales eléctricas y dejar la nueva regulación para el desarrollo reglamentario de la Ley de Hidrocarburos como reiteradamente se ha puesto de manifiesto en este informe, confirmándose de este modo la urgencia del desarrollo reglamentario.

- Con respecto a la adopción de un peaje de transporte de “sistema postal” frente a uno que diferencia por distancia, la Comisión señala que este tema requiere un profundo debate que debe posponerse hasta que se proceda al desarrollo reglamentario pertinente.