

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 24 de agosto de 2012

**que modifica el anexo I del Reglamento (CE) n° 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/490/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 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 y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 1775/2005 <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 23, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 715/2009 establece normas no discriminatorias sobre las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior del gas. Como la duplicación de las redes de transporte de gas no es económica ni eficiente en la mayoría de los casos, el acceso de terceros a los mercados del gas natural mediante la apertura de la infraestructura a todos los proveedores de manera transparente y no discriminatoria estimula la competencia en esos mercados. La frecuencia de la congestión contractual cuando los usuarios de la red no pueden acceder a las redes de transporte de gas a pesar de la disponibilidad física de capacidad es un obstáculo a la realización del mercado interior de la energía.
- (2) La práctica ha puesto de manifiesto que, pese a aplicarse determinados principios de gestión de la congestión, tales como la oferta de capacidades interrumpibles conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1775/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, sobre las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural <sup>(2)</sup>, y el Reglamento (CE) n° 715/2009, la congestión contractual sigue siendo un obstáculo en las redes de transporte de gas de la Unión, lo que dificulta el fomento de un mercado interior del gas que funcione correctamente. Es necesario, por lo tanto, modificar las directrices sobre la aplicación de los procedimientos de gestión de la congestión en caso de congestión contractual. De conformidad con el artículo 23, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 715/2009, las directrices propuestas deben reflejar las diferencias entre los sistemas nacionales de gas y pueden fijar los requisitos mínimos que haya que satisfacer para cumplir con las condiciones no discriminatorias y transparentes para el acceso a la red respecto a los procedimientos de gestión de la congestión.
- (3) Los procedimientos de gestión de la congestión deben aplicarse en caso de congestión contractual y su objeto

es hacer frente a esos sucesos devolviendo al mercado la capacidad no utilizada para su reasignación durante los procesos normales de asignación.

- (4) Si un punto de interconexión sufre a menudo congestión física, los procedimientos de gestión de la congestión no suelen ser eficaces. En esos casos, debe estudiarse una solución desde el punto de vista de la inversión en la red y de la planificación de la misma.
- (5) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 713/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, la Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía («la Agencia») debe supervisar y analizar la aplicación de estas directrices. Es necesario que los gestores de la red de transporte hagan pública la información necesaria para reconocer la aparición de congestión contractual en un formato viable.
- (6) De conformidad con el artículo 24 del Reglamento (CE) n° 715/2009, las autoridades reguladoras nacionales deben garantizar el cumplimiento de esas directrices.
- (7) Con el fin de garantizar que los procedimientos de gestión de la congestión se apliquen de la forma más eficaz en todos los puntos de interconexión y con vistas a maximizar la capacidad disponible en todos los sistemas de entrada-salida adyacentes, es de suma importancia que las autoridades reguladoras nacionales y los gestores de redes de transporte de los diversos Estados miembros cooperen estrechamente en su seno y entre ellos. En particular, las autoridades reguladoras nacionales y los gestores de las redes de transporte deben tener en cuenta las mejores prácticas y procurar armonizar los procesos para la aplicación de estas directrices. Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CE) n° 713/2009, la Agencia y las autoridades reguladoras nacionales deben velar por que se apliquen en los puntos de entrada y salida aplicables de toda la Unión los procedimientos de gestión de la congestión más eficaces.
- (8) Puesto que los gestores de la red de transporte poseen información detallada sobre el uso del sistema y son los que están en mejores condiciones de evaluar los flujos futuros, les conviene determinar una cantidad de capacidad adicional disponible añadida a la capacidad técnica calculada. Al ofrecer más capacidad de la que esté disponible técnicamente gracias a haber tenido en cuenta las hipótesis de flujos y las capacidades contratadas, los gestores de redes de transporte asumen un riesgo, que debe retribuirse en consecuencia. Ahora bien, a efectos de

<sup>(1)</sup> DO L 211 de 14.8.2009, p. 36.<sup>(2)</sup> DO L 289 de 3.11.2005, p. 1.<sup>(3)</sup> DO L 211 de 14.8.2009, p. 1.

determinar los ingresos de los gestores de redes de transporte, esa capacidad adicional solo debe asignarse si se ha asignado el resto de la capacidad, incluida la capacidad resultante de la aplicación de otros procedimientos de gestión de la congestión. Los gestores de redes de transporte deben cooperar estrechamente para fijar la capacidad técnica. Para solucionar el posible problema de la congestión física, los gestores de redes de transporte deben aplicar la medida más rentable, sea incluyendo la readquisición de capacidad, sea tomando otras medidas técnicas o comerciales.

- (9) Procede modificar el Reglamento (CE) n° 715/2009 en consecuencia.
- (10) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité creado en virtud del artículo 51 de la Directiva 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

El anexo I del Reglamento (CE) n° 715/2009 queda modificado conforme al anexo de la presente Decisión.

*Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 24 de agosto de 2012.

*Por la Comisión*

*El Presidente*

José Manuel BARROSO

---

<sup>(1)</sup> DO L 211 de 14.8.2009, p. 94.

## ANEXO

El anexo I del Reglamento (CE) n° 715/2009 queda modificado como sigue:

1. El punto 2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«2.2. **Procedimientos de gestión de la congestión en caso de congestión contractual**

2.2.1. *Disposiciones generales*

1. Las disposiciones del punto 2.2 se aplicarán a los puntos de interconexión entre los sistemas de entrada-salida adyacentes, independientemente de que sean físicos o virtuales, entre dos o más Estados miembros o en el mismo Estado miembro, siempre que los puntos se sometan a procedimientos de reserva por los usuarios. Esto se puede aplicar a los puntos de entrada y salida desde y hacia terceros países, previa decisión de la autoridad reguladora nacional correspondiente. Los puntos de salida a los consumidores finales y las redes de distribución, los puntos de entrada desde los terminales y las instalaciones de producción de GNL y los puntos de entrada-salida desde y hacia las instalaciones de almacenamiento no estarán sujetos a las disposiciones del punto 2.2.
2. Sobre la base de los datos publicados por los gestores de la red de transporte con arreglo a la sección 3 del presente anexo y, si procede, validados por las autoridades reguladoras nacionales, la Agencia publicará, a más tardar el 1 de marzo de cada año, y a partir del año 2014, un informe de seguimiento sobre la congestión en los puntos de interconexión en relación con los productos de capacidad firme vendidos durante el año anterior, teniendo en cuenta en la medida de lo posible el comercio de capacidad en el mercado secundario y el uso de la capacidad interrumpible.
3. El gestor o gestores de la red de transporte ofrecerán en el proceso normal de asignación cualquier capacidad adicional disponible gracias a la aplicación de uno de los procedimientos de gestión de la congestión, tal como se establece en los puntos 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 y 2.2.5.
4. Las medidas contempladas en los puntos 2.2.2, 2.2.4 y 2.2.5 se aplicarán a partir del 1 de octubre de 2013. Los puntos 2.2.3, apartado 1 a 2.2.3, apartado 5 se aplicarán a partir del 1 de julio de 2016.

2.2.2. *Aumento de la capacidad mediante un régimen de sobresuscripción y readquisición*

1. Los gestores de la red de transporte deberán proponer y, previa aprobación por parte de la autoridad reguladora nacional, aplicar un régimen de sobresuscripción y readquisición basado en incentivos para ofrecer capacidad adicional en firme. Antes de aplicarlo, la autoridad reguladora nacional consultará a las autoridades reguladoras nacionales de los Estados miembros adyacentes y tendrá en cuenta los dictámenes de las autoridades reguladoras nacionales adyacentes. La capacidad adicional se define como la capacidad firme ofrecida además de la capacidad técnica de un punto de interconexión calculada conforme a lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, del presente Reglamento.
2. El régimen de sobresuscripción y readquisición facilitará a los gestores de redes de transporte un estímulo para ofrecer capacidad adicional, teniendo en cuenta las condiciones técnicas, tales como el valor calorífico, la temperatura y el consumo previsto del sistema de entrada-salida correspondiente y las capacidades de las redes adyacentes. Los gestores de redes de transporte aplicarán un planteamiento dinámico en relación con el nuevo cálculo de la capacidad técnica o adicional del sistema de entrada-salida.
3. El régimen de sobresuscripción y readquisición se basará en un régimen de incentivos que refleje los riesgos incurridos por los gestores de redes de transporte al ofrecer capacidad adicional. El régimen se estructurará de tal forma que los ingresos procedentes de la venta de capacidad adicional y los costes incurridos en concepto del régimen o medidas de readquisición con arreglo al apartado 6 se compartan entre los gestores de las redes de transporte y los usuarios de la red. Las autoridades reguladoras nacionales podrán decidir qué porcentaje de los ingresos y costes deberán soportar el gestor de la red de transporte y el usuario de la red, respectivamente.
4. A efectos de determinar los ingresos de los gestores de redes de transporte, la capacidad técnica, especialmente la capacidad entregada y, cuando corresponda, la capacidad derivada de la aplicación de mecanismos de utilización o pérdida con un día de antelación en firme y de utilización o pérdida a largo plazo, se considerará asignada antes de cualquier capacidad adicional.
5. Al determinar la capacidad adicional, el gestor de la red de transporte tendrá en cuenta las hipótesis estadísticas relativas a la cantidad probable de capacidad físicamente sin usar en un momento dado en puntos de interconexión determinados. También tendrá en cuenta un perfil del riesgo para ofrecer capacidad adicional que no dé lugar a una obligación de readquisición excesiva. El régimen de sobresuscripción y readquisición también estimará la probabilidad y los costes de readquirir capacidad en el mercado y reflejarlo en la cantidad de capacidad adicional que se facilitará.
6. Cuando resulte necesario para mantener la integridad de la red, los gestores de redes de transporte aplicarán un procedimiento de readquisición de mercado en que los usuarios de la red pueden ofrecer capacidad. Los usuarios de la red serán informados del procedimiento aplicable de readquisición. Los procedimientos de readquisición se aplicarán sin perjuicio de las medidas de urgencia aplicables.
7. Antes de aplicar un procedimiento de readquisición, los gestores de redes de transporte comprobarán si medidas técnicas y comerciales alternativas pueden preservar la integridad de la red de forma más rentable.

8. Al proponer el régimen de sobresuscripción y readquisición, el gestor de la red de transporte facilitará todos los datos, estimaciones y modelos pertinentes a la autoridad reguladora nacional para que esta evalúe el régimen. El gestor de la red de transporte informará periódicamente a la autoridad reguladora nacional acerca del funcionamiento del régimen y, a petición de la autoridad reguladora nacional, facilitará todos los datos pertinentes. La autoridad reguladora nacional podrá solicitar al gestor de la red de transporte que revise el régimen.

#### 2.2.3. Mecanismo de utilización o pérdida con un día de antelación en firme

1. Las autoridades reguladoras nacionales exigirán a los gestores de redes de transporte que apliquen, como mínimo, las normas dispuestas en el apartado 3 por cada usuario de la red en los puntos de interconexión con respecto a la alteración de la nominación inicial si, sobre la base del informe de seguimiento anual de la Agencia de conformidad con el punto 2.2.1, apartado 2, se observa que, en los puntos de interconexión, la demanda fue superior a la oferta en el curso de los procedimientos de asignación de capacidad durante el año a que se refiera el informe de seguimiento en el caso de los productos de uso previsto ese año o en uno de los dos ejercicios siguientes:
  - a) para un mínimo de tres productos de capacidad firme de una duración de un mes, o
  - b) para un mínimo de dos productos de capacidad firme de una duración de un trimestre, o
  - c) para un mínimo de un producto de capacidad firme de una duración de un año o más, o
  - d) cuando no se haya ofrecido ningún producto de capacidad firme de una duración de un mes o más.
2. Si, sobre la base del informe anual de seguimiento, se observa que una situación como la definida en el apartado 1 no es probable que vaya a volverse a producir en los tres años siguientes, por ejemplo, como resultado de la disponibilidad de mayor capacidad gracias a la expansión de la red o a la resolución de contratos a largo plazo, las autoridades reguladoras nacionales correspondientes podrán decidir poner fin al mecanismo de utilización o pérdida con un día de antelación en firme.
3. La renominación firme está autorizada hasta el 90 % y el 10 % de la capacidad contratada por el usuario de la red en el punto de interconexión. No obstante, si la nominación supera el 80 % de la capacidad contratada, la mitad del volumen sin nominar se renominará hacia arriba. Si la nominación no es superior al 20 % de la capacidad contratada, la mitad del volumen se podrá renominar hacia abajo. La aplicación de este apartado se entenderá sin perjuicio de las medidas de urgencia aplicables.
4. El titular original de la capacidad contratada podrá renominar la parte restringida de su capacidad firme contratada en condiciones interrumpibles.
5. El apartado 3 no se aplicará a los usuarios de la red (personas o empresas y las empresas que controlan conforme a lo dispuesto en el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 139/2004) que posean menos del 10 % de la capacidad técnica media del año anterior en el punto de interconexión.
6. En los puntos de interconexión en que se aplique un mecanismo de utilización o pérdida con un día de antelación en firme de conformidad con el apartado 3, la autoridad reguladora nacional procederá a una evaluación de la relación con el régimen de suscripción y readquisición conforme a lo dispuesto en el punto 2.2.2, lo que podrá traducirse en una decisión de la autoridad reguladora nacional de no aplicar lo dispuesto en el punto 2.2.2 en esos puntos de interconexión. Esta decisión se notificará sin demora a la Agencia y a la Comisión.
7. La autoridad reguladora nacional podrá decidir aplicar en un punto de interconexión un mecanismo de utilización o pérdida con un día de antelación en firme con arreglo al apartado 3. Antes de adoptar su decisión, la autoridad reguladora nacional consultará a las autoridades reguladoras nacionales de los Estados miembros limítrofes. Al adoptar su decisión, la autoridad reguladora nacional tendrá en cuenta la opinión de las autoridades reguladoras nacionales de los Estados miembros limítrofes.

#### 2.2.4. Entrega de capacidad contratada

Los gestores de redes de transporte deberán aceptar cualquier entrega de capacidad firme que contrate el usuario de la red en un punto de interconexión, excepto los productos de capacidad cuya duración sea de un día o menos. El usuario de la red mantendrá sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de capacidad hasta la reasignación de la capacidad por el gestor de la red de transporte y en la medida en que este no haya reasignado dicha capacidad. La capacidad entregada se considerará reasignada únicamente después de que se haya asignado toda la capacidad disponible. El gestor de la red de transporte informará sin demora al usuario de la red de cualquier reasignación de su capacidad entregada. Las condiciones específicas de la entrega de capacidad, especialmente en los casos en que varios usuarios de la red entreguen su capacidad, deberán ser aprobadas por la autoridad reguladora nacional.

### 2.2.5. Mecanismo de utilización o pérdida a largo plazo

1. Las autoridades reguladoras nacionales exigirán a los gestores de redes de transporte que retiren parcial o totalmente la capacidad contratada infrautilizada de forma sistemática en un punto de interconexión por parte de un usuario de la red si este no ha vendido u ofrecido en circunstancias realistas su capacidad no utilizada y si otros usuarios de la red solicitan capacidad firme. La capacidad contratada se infrautiliza de forma sistemática en los supuestos siguientes:
    - a) el usuario de la red utiliza menos de una media del 80 % de su capacidad contratada entre el 1 de abril y el 30 de septiembre, y entre el 1 de octubre y el 31 de marzo por un período contractual real de más de un año, sin que se hayan presentado las justificaciones oportunas, o
    - b) el usuario de la red nomina de forma sistemática casi el 100 % de su capacidad contratada y la renomina hacia abajo con la intención de eludir las normas dispuestas en el punto 2.2.3, apartado 3.
  2. La aplicación de un mecanismo de utilización o pérdida con un día de antelación en firme no se podrá invocar como justificación para que no se aplique lo dispuesto en el apartado 1.
  3. Una retirada se traducirá en la pérdida por el usuario de la red de su capacidad contratada parcial o completamente por un período determinado o por el período contractual real restante. El usuario de la red conservará sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de capacidad hasta que el gestor de la red de transporte reasigne la capacidad y en la medida en que el gestor de la red de transporte no lo haga.
  4. Los gestores de redes de transporte facilitarán periódicamente a las autoridades reguladoras nacionales todos los datos necesarios para el seguimiento del grado de utilización de las capacidades contratadas por un período contractual real de más de un año o por trimestres periódicos durante un mínimo de dos años.»
2. El punto 3.1.1, apartado 1, se modifica como sigue:
- a) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:
    - «e) en un formato descargable que haya sido acordado entre los gestores de redes de transporte y las autoridades reguladoras nacionales (en función de un dictamen sobre un formato armonizado que proporcionará la Agencia) y que permita realizar análisis cuantitativos;»
  - b) se añade la letra h) siguiente:
    - «h) todos los datos estarán disponibles a partir del 1 de octubre de 2013 en una plataforma central para toda la Unión, creada por ENTSOG con un criterio de rentabilidad.»
3. Se añaden las letras h), i), j), k) y l) siguientes al punto 3.3, apartado 1:
- «h) existencia de solicitudes válidas jurídicamente y denegadas de productos de capacidad firme con una duración de un mes o más, incluido el número y la cuantía de las solicitudes denegadas, y
  - i) en caso de subastas, dónde y cuándo los productos de capacidad firme con una duración de un mes o más se han liquidado a precios más altos que el precio de subasta,
  - j) dónde y cuándo no se haya ofrecido ningún producto de capacidad firme con una duración de un mes o más en el proceso normal de asignación,
  - k) la capacidad total disponible gracias a la aplicación de los procedimientos de gestión de la congestión establecidos en los puntos 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 y 2.2.5 por procedimiento de gestión de la congestión aplicado,
  - l) las letras h) a k) se aplicarán a partir del 1 de octubre de 2013.»
-