

Novedades en el cálculo de los peajes de transporte y distribución de electricidad y ampliación del ámbito de aplicación de los peajes para puntos de recarga de vehículos eléctricos

Circular 1/2025, de 28 de enero, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se modifica la Circular 3/2020, de 15 de enero, por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte y distribución de electricidad.

ANA I. MENDOZA LOSANA

Profesora titular de Derecho Civil de la Universidad de Castilla-La Mancha
Consejera académica de Gómez-Acebo & Pombo

El Boletín Oficial del Estado del día 5 de febrero del 2025 publica la Circular 1/2025, de 28 de enero, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se modifica la Circular 3/2020, de 15 de enero, por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte y distribución de electricidad.

1. Introducción

La modificación responde a tres fines:

- 1.º *Evitar variaciones bruscas de los peajes pagados por los consumidores.*

Por las vicisitudes que se detallan en la exposición de motivos, se ha producido

un retraso en la aprobación de la retribución del transporte y de la distribución de ejercicios anteriores que, unido al impacto de la ejecución de algunas sentencias relativas a retribuciones, hace aconsejable la laminación de los desvíos con signo positivo (distribución en varios ejercicios) con objeto de evitar variaciones bruscas de peajes y proporcionar estabilidad en la evolución de los precios pagados por los consumidores.

2.º *Dar seguridad jurídica sobre la aplicación de la Circular 3/2020.*

Desde la aprobación de la Circular 3/2020, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha resuelto diversas consultas de distintos agentes cuyas respuestas han sido publicadas en la página web de la Comisión, pero conviene incorporarlas al texto de la Circular 3/2020 con objeto de proporcionar seguridad jurídica a todos los agentes.

3.º *Contribuir a la consecución del objetivo de la descarbonización.*

Para ello se extiende el ámbito de aplicación de los peajes aplicables a los puntos de recarga de vehículos eléctricos de acceso público.

2. Cálculo de la retribución de la actividad de transporte y distribución

La nueva circular hace ciertas aclaraciones sobre los periodos horarios de los peajes de transporte y distribución (apartado uno de la Circular 1/2025), sobre la metodología de asignación de la retribución del transporte y la distribución (apdos. dos y ocho) y sobre

la aplicación de los peajes de transporte y distribución de electricidad (apdo. tres).

Las aclaraciones afectan, entre otras, al cálculo del exceso de potencia contratada (se aplicarán incrementos de hasta el veinte por ciento para desincentivar la contratación de potencias inferiores a las realmente demandadas) y al método de facturación de la potencia cuando durante el periodo de facturación se produzcan cambios de precios, de potencia contratada, de comercializador, etcétera.

Para evitar la incertidumbre y el impacto de los desvíos de ejercicios posteriores sobre la evolución de los peajes de transporte y distribución y no distorsionar la señal de precio proporcionada a los consumidores, se habilita a la Comisión para laminar la imputación de los desvíos positivos de ejercicios anteriores sobre los peajes de ejercicios futuros. En otros términos, se podrá no imputar al ejercicio de establecimiento de los peajes la totalidad de los desvíos positivos correspondientes a ejercicios anteriores, siempre que ello responda a «circunstancias especiales debidamente justificadas». Tales circunstancias podrán consistir, «entre otras, en procedimientos judiciales en tramitación de los que pueda resultar un impacto negativo en los peajes de ejercicios futuros». A estos efectos, se abrirán sendas cuentas en régimen de depósito con destino específico para cada una de las actividades: transporte y distribución (nuevo art. 15 Circular 3/2020).

3. Puntos de recarga de vehículos eléctricos de acceso público

El despliegue de los puntos de recarga se está viendo ralentizado porque en algunas

zonas sólo es posible conectarse en media tensión a 30 kV, y en dicha tensión no es posible contratar el peaje de aplicación a los puntos de recarga de vehículos eléctricos de acceso público. Por ello y con objeto de facilitar el despliegue de la infraestructura de recarga en aquellas zonas en las que no se disponga de red de media tensión, se modifica la disposición adicional segunda de la Circular 3/2020 para ampliar las tarifas aplicables a los puntos de recarga de vehículos eléctricos hasta tensiones inferiores a 72,5 kV (apdo. seis).

A estos peajes para la recarga de vehículos eléctricos se les aplican los mismos términos de facturación por exceso de potencia y energía reactiva, así como los mismos coeficientes de pérdidas aplicados a los correspondientes peajes generales del nivel de tensión al que estén conectados (nuevo art. 4c Circular 3/2020). Teniendo en cuenta que estos coeficientes de pérdidas fueron establecidos con información relativa a los ejercicios 2017 y 2018 y considerando la evolución registrada por las pérdidas en los últimos años, se modifica el artículo 11 de la Circular 3/2020 con objeto de permitir actualizar los coeficientes de pérdidas mediante resolución, previo trámite de audiencia cuando sea necesario de acuerdo con su evolución (apdo. cuatro).

Se añade una disposición transitoria cuarta, que establece los precios de los términos de potencia y energía del peaje aplicable a los puntos de suministro de acceso público

dedicados a la recarga de vehículos eléctricos conectados en redes de tensión igual o superior a 30 kV e inferior a 72,5 kV «desde

Las tarifas aplicables a los puntos de recarga de vehículos eléctricos de acceso público se aplicarán a tensiones inferiores a 72,5 kV

la entrada en vigor de la circular» hasta el 31 de diciembre del 2025 (apdo. siete).

Cabe llamar la atención sobre el periodo temporal de aplicación de los precios establecidos por la citada disposición transitoria cuarta. A estos efectos y conforme a la disposición final única, los apartados tres y siete de la Circular 1/2025 no entrarán en vigor el 6 de febrero del 2025 —como el resto de la circular—, sino el 1 de abril del 2025.

4. Puntos operativos de suministro a buques

El 25 de julio, el Consejo de la Unión Europea adoptó el Reglamento (UE) 2023/1804, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (reglamento AFIR, por las siglas de *Alternative Fuel Infrastructure Regulation*), que establece objetivos y obligaciones nacionales de infraestructura en carreteras, puertos y aeropuertos. Entre otros aspectos, el reglamento AFIR obliga a los Estados miembros a disponer en el 2030 de infraestructuras y servicios operativos de suministro eléctrico para buques (en adelante, «sistemas OPS» —siglas de *onshore power supply*—).

Por otra parte, conforme al artículo 6 del Reglamento (UE) 2023/1804, a partir del 1 de enero del 2030, todo buque amarrado en el muelle de un puerto de escala deberá conectarse al suministro de electricidad desde tierra para toda su demanda de electricidad en el punto de atraque. Esto es, sólo obliga a los buques a conectarse a sistemas OPS a partir del 2030. En consecuencia, existe un desfase entre la obligación de disponer dichos sistemas y la obligación de usarlos.

Teniendo en cuenta que, conforme a la Ley de Puertos del Estado, el suministro de energía eléctrica es un servicio portuario que debe prestar prioritariamente la iniciativa privada, se hace necesario encontrar fórmulas para incentivar a las navieras a utilizar sistemas OPS frente a la opción de usar combustibles fósiles en los puertos. Pero la aplicación directa de los peajes de redes de transporte y distribución a los servicios OPS puede actuar como una barrera

económica inicial que dificulte el desarrollo de este tipo de servicios por parte del sector privado debido a su elevado término fijo. En este contexto, se hace necesario explorar esquemas tarifarios específicos adaptados a las características del suministro de OPS que estimulen su uso sin poner en riesgo la autosuficiencia económica del sistema eléctrico. Estos esquemas tarifarios deberían tener en cuenta las características de dispersión temporal y falta de regularidad de este servicio en algunos puertos. Por todo ello, en tanto no se disponga de la información necesaria que posibilite la adecuación de la estructura de peajes de la Circular 3/2020 a los puntos de suministro cuyo único objeto sea el suministro de energía eléctrica a embarcaciones, se permite que estos puntos puedan acogerse al peaje aplicable a los puntos de recarga de vehículos eléctricos de acceso público (nueva disposición transitoria quinta de la Circular 3/2020 introducida por el apartado siete de la Circular 1/2025).