



**RESUMEN DE ALEGACIONES A LA  
PROPUESTA DE CIRCULAR XX/2019, DE XX  
DE XXX, DE LA COMISIÓN NACIONAL DE  
LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA, POR  
LA QUE SE ESTABLECE LA METODOLOGÍA  
PARA EL CÁLCULO DE LOS PEAJES DE  
TRANSPORTE, REDES LOCALES Y  
REGASIFICACIÓN DE GAS NATURAL**

**CIR/DE/003/19**

**30 de octubre de 2019**

## Índice

1. Objeto	3
2. Comentarios generales	3
3. Comentarios particulares	7
3.1. Principios generales	7
3.2. Peajes de acceso a la red de transporte	8
3.3. Peajes de acceso a las redes locales	14
3.4. Peajes de acceso a las instalaciones de regasificación	22
3.5. Publicación de los peajes	31
3.6. Procedimiento de liquidaciones	31
3.7. Revisión de la metodología	31
3.8. Periodo transitorio	32
3.9. Entrada en vigor	32
4. Otras consideraciones	33
4.1. Análisis del impacto de la Circular	33
4.2. Previsiones de demanda	34
4.3. Calendario de implementación	35
4.4. Telemedida	35
4.5. Modificación de las condiciones de contratación	35
4.6. Reglas anti-acaparamiento	36
4.7. Impacto sobre normativa vigente	36
4.8. Coeficientes de mermas de distribución	36
4.9. Bonificación consumo nocturno	37
4.10. Comparación internacional	37
4.11. Tratamiento de la industria gasointensiva	37
4.12. Peajes de interconexión con Francia	37
4.13. Retribución del operador del Mercado	37
ANEXO I. ALEGACIONES	38

## 1. Objeto

En este documento se presenta un resumen de las alegaciones recibidas a la consulta pública de la propuesta de Circular X/2019, de xx de xxxxx, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte, redes locales y regasificación de gas natural, cuyo trámite de audiencia finalizó el pasado 30 de septiembre de 2019.

Se han recibido alegaciones de 48 agentes a la consulta pública, de los cuales 14 han declarado sus comentarios confidenciales.

Adicionalmente, en cumplimiento del artículo 28.1 del Reglamento (UE) 2017/460, la CNMC remitió el mismo 31 de julio respectivos escritos invitando formalmente tanto al regulador francés (CRE) como al regulador portugués (ERSE) a formular las observaciones que consideren oportunas por su condición de Estado miembro directamente conectado al sistema español. Se indica que únicamente se han recibido comentarios por parte de ERSE.

El presente resumen se efectúa siguiendo lo establecido en artículo 26 del citado Reglamento (UE) 2017/460.

## 2. Comentarios generales

Muchos agentes (20) han valorado positivamente la oportunidad de participar en la elaboración de la metodología para el cálculo de los peajes de transporte, redes locales y regasificación de gas natural, en la medida en que favorece la transparencia y asegura la efectiva participación de todas las partes interesadas.

Adicionalmente, algunos de ellos (10) han mostrado su conformidad con la metodología propuesta y apreciado la claridad con la que se ha presentado la misma a pesar de lo complejo del tema, señalando dos de ellos como particularmente beneficiosa la reducción de los coeficientes de aplicación a los contratos de duración inferior a la anual.

Por el contrario, otros agentes (10) han criticado el proceso de elaboración de la metodología de peajes, singularmente desde el punto de vista de la tramitación de las propuestas de Circulares.

Finalmente, algunos agentes (4) han indicado que es prematuro manifestarse sobre la bondad de la metodología propuesta, en la medida en que los peajes resultantes de la misma dependerán de las Circulares de retribución, se desconoce los valores de ciertos parámetros de asignación empleados y la

ausencia de un análisis detallado del impacto sobre los consumidores y la competitividad del gas.

En concreto, los agentes han formulado las siguientes observaciones de carácter general:

- *Proceso de tramitación*

Ciertas alegaciones versan sobre la tramitación de la Circular desde la perspectiva de la normativa nacional. Tales alegaciones, ajenas a la información sobre la metodología de peajes a que alude el artículo 26 del Reglamento 460/2017, se refieren a la necesidad de establecer en el ordenamiento interno un procedimiento de aprobación de circulares, a la exigencia de cumplir ciertas formalidades previstas en el derecho español sobre el trámite de audiencia, o a la conveniencia de haber recabado una mayor participación del sector.

- *Principios generales de la normativa europea, de la Ley 34/1998 y de la Ley 18/2014*

Varios agentes (4) han señalado que la Circular de metodología incumple los principios esenciales previstos en la normativa nacional, relativos a la necesidad de adoptar medidas para garantizar tarifas de acceso transparentes y no discriminatorias al transporte.

Adicionalmente, estos mismos agentes han señalado que la propuesta de Circular incumple los principios generales establecidos en la Ley 34/1998 y la Ley 18/2014 en la medida en que no se respeta el principio de sostenibilidad económica financiera ni respetan los siguientes principios:

- a) Asegurar la recuperación de las inversiones realizadas por los titulares en el período de vida útil de las mismas.
- b) Permitir una razonable rentabilidad de los recursos financieros invertidos.
- c) Determinar el sistema de retribución de los costes de explotación de forma que se incentive una gestión eficaz y una mejora de la productividad que deberá repercutirse en parte a los usuarios y consumidores.

Finalmente, varios agentes (10) han indicado que la Comisión no ha tenido en cuenta que el artículo 61 de la Ley 18/2014 establece que mientras existan anualidades pendientes de amortizar de años anteriores, los peajes y cánones no podrán ser revisados a la baja.

- *Marco competencial*

Algunos agentes (8) han señalado que coinciden con el informe del MITECO cuando señalan que la CNMC se extralimita de las competencias asignadas en

el Real Decreto-ley 1/2019 y consideran que, además de las contenidas en el informe, las siguientes:

- Los desvíos de ingresos forman parte de los cargos
- La definición de los criterios de facturación, penalizaciones y reubicaciones de suministros son competencia del Ministerio.
- Las liquidaciones del sistema gasista son competencia del ministerio

Adicionalmente, uno de ellos ha señalado que la definición de los servicios prestados en las instalaciones tampoco es competencia de la CNMC.

Finalmente, estos agentes han señalado la necesidad de que las competencias sean desarrolladas de forma coordinada por el Ministerio y la Comisión.

- *Orientaciones de política energética*

Respecto del cumplimiento de las *orientaciones de política energética*, los agentes han formulado las siguientes observaciones:

Con carácter general, los agentes 13) han señalado que se incumple la orientación de política energética relativa al fomento del uso de las infraestructuras para preservar la sostenibilidad económica del sistema.

Al respecto, algunos de ellos (7) han señalado que, en la medida en que los peajes resultantes para las plantas de GNL no son competitivos con los de las plantas francesas, lo que no fomentará la utilización de las mismas.

En la misma línea, dos agentes han señalado que los peajes propuestos para la actividad de regasificación solo alcanzan el nivel actual al final del periodo regulatorio, lo que unido a la evolución de los peajes de entrada por gasoducto no incentiva la utilización de las plantas.

Algunos agentes (6) han señalado que los peajes de la actividad de regasificación no reflejan la seguridad de suministro que las plantas de GNL aportan al sistema, en contra de las orientaciones de política energética.

Varios agentes (14) han señalado que la propuesta de peajes de acceso de la Circular penaliza a los consumidores industriales, lo que iría en contra de la orientación de política energética relativa a que el diseño de los peajes debe tener en cuenta la competitividad industrial.

Varios agentes (3) ha señalado que los peajes que resultan de la Circular podrían dificultar el desarrollo de gasineras conectadas a la red e incentivar las alimentadas desde cisternas, con el consecuente incremento de las emisiones y los problemas de seguridad asociados al tránsito de camiones cisternas.

Varios agentes (4) han manifestado que el incremento de peajes que resulta para las gasineras frena el desarrollo y asentamiento de las mismas, señalando dos de ellos que lo ello iría en contra del desarrollo de una movilidad sostenible, incluida en el Plan Nacional de Calidad del Aire. La Directiva 2014/94 traspuesta en el RD 639/2016 sobre combustibles alternativos, así como el Marco de Acción Nacional que la despliega.

Algunos agentes (11) han señalado que los peajes propuestos no incentivan las inyecciones de gases no convencionales, incumpliendo por el las orientaciones de política energética. Al respecto, algunos señalan la discriminación entre el peaje aplicado a las plantas de biometano en la red de transporte y en la red de distribución y proponen la aplicación del mismo peaje, mientras que otros han propuesto una exención del 100%.

- *Coordinación en la publicación de las circulares*

Varios agentes (6) han señalado la situación de incertidumbre para todos los afectados por el desconocimiento del nuevo esquema de contratación y la necesidad de la publicación coordinada de todas las circulares en proceso y, en particular, de las circulares de balance, acceso y peajes. Asimismo, ha señalado la necesidad de coordinación entre los distintos agentes afectados y para ello ha solicitado la mayor claridad y unificación posible en los criterios y fechas de adaptación. Al respecto han solicitado la necesidad de definir un calendario detallado que contemple las modificaciones necesarias para su implementación.

Por otra parte, varios agentes (3) han señalado que la aprobación final del marco tarifario debiera realizarse una vez hayan sido establecidos los marcos retributivos.

Al respecto, varios agentes (9) han apuntado la falta de coordinación entre las circulares, señalando, por una parte, la dificultad de valorar el impacto de las mismas sobre los agentes y, por otra parte, inconsistencias entre las mismas, lo que podría poner en riesgo la sostenibilidad económica y financiera del sector gasista. En particular, varios de ellos (4) han señalado que el diseño de peajes repercute en los costes a los que se enfrenta la empresa distribuidora, así como en la retribución de la actividad de distribución y es por ello que se reclama que el contenido de ambas circulares esté coordinado y que las obligaciones derivadas de las mismas se tengan en cuenta en el esquema retributivo convenientemente.

Finalmente, dos agentes han señalado que hasta que no estén aprobadas las Circulares retributivas y de acceso, sería conveniente que la metodología de peajes únicamente se limitara a establecer las bases de la misma.

- *Coordinación con Gobierno*

Los agentes que se ha manifestado al respecto (10) han señalado la necesidad de que las metodologías de peajes y cargos que la CNMC y el Gobierno deben desarrollar en el ámbito de sus competencias se realicen de forma coordinada y simultánea en el tiempo, de forma que se permita a los agentes el análisis conjunto del impacto de las mismas sobre los consumidores, comercializadores, transportistas y distribuidores.

Adicionalmente, dos agentes han señalado que los cargos deben tener una estructura semejante a la de los peajes de acceso.

Finalmente, un agente ha señalado que la metodología es incompleta en la medida en que no se dispone de la metodología de cargos.

- *Periodo transitorio de implementación de las metodologías de peajes y cargos*

Por otra parte, en relación con el periodo transitorio de implementación de las metodologías de peajes y cargos algunos agentes (8) han señalado la necesidad recogida en la Ley de implementar un periodo transitorio de 4 años en las que se asegure la convergencia gradual de los peajes vigentes a los que resulten de la aplicación de sendas metodologías de peajes y cargos.

Un agente ha señalado la necesidad de graduar el impacto sobre los distintos agentes durante el periodo de convergencia de 4 años establecido en el Real Decreto-Ley 1/2019. En particular, en los peajes de entrada a la red de transporte desde Portugal y a los consumidores finales.

Finalmente, un agente ha solicitado que expresamente se recoja en la Circular una disposición en la que se describa el proceso de convergencia, similar a la incluida en la propuesta de Circular de 2014.

### 3. Comentarios particulares

#### 3.1. Principios generales

Tres agentes (3) se han mostrado conforme con los principios generales recogidos en la Circular, si bien ha señalado que en algunos casos la metodología propuesta es contraria a dichos principios.

Algunos agentes (4) han señalado que no se cumple con el principio de **suficiencia**, al tomar como referencia unas variables de facturación poco realistas.

Dos agentes han señalado que la Circular no cumple los principios de **eficiencia** en la medida en que al eliminar las presiones induce una subvención cruzada entre consumidores. Por el contrario, otros dos agentes han señalado que la eliminación de los niveles de presión podría ser adecuada desde el punto de vista de la eficiencia, en tanto los consumidores de las mismas características pagan los mismo por el uso de las redes, siempre y cuando no incentive la desconexión de suministros en favor de otras energías o incluso en favor de plantas monoclientes.

Adicionalmente, estos agentes (4) han señalado que bajo el principio de eficiencia se debieran evitar subvenciones cruzadas entre actividades, señalando que parte de la retribución reconocida a la regasificación se recupera a través de los peajes de salida.

Algunos agentes (4) han señalado que la Circular no cumpliría con el principio de **no discriminación** en la medida en que los clientes conectados a la red troncal evitarán el pago de peajes de acceso a las redes locales, señalando dos de ellos la necesidad de aclarar este aspecto en la Circular.

Asimismo, dos agentes han señalado que no se cumplen los principios de **transparencia y objetividad**, en la medida en que no se le ha facilitado el acceso a la información y, además, no les ha sido posible replicar los cálculos.

En este mismo sentido un agente ha manifestado que el contenido de la memoria es insuficiente para poder replicar los cálculos, lo que va en contra de este principio.

Dos agentes han señalado que los peajes propuestos no promueven la **competencia y el comercio eficiente de gas**, en la medida que se perjudica al cliente industrial y se promueve la competitividad de las plantas monoclientes respecto a los clientes suministrados desde la red.

Varios agentes (3) han señalado que, si bien están de acuerdo con el principio de suficiencia, quizá debiera contemplarse la suficiencia durante el periodo regulatorio y no únicamente la suficiencia anual, a efectos de fomentar la estabilidad tarifaria. Al respecto, uno de ellos ha señalado que el Real Decreto-Ley 8/2014 permite cierta flexibilidad al señalar que los peajes deben ser revisados cuando el desajuste supere el 10% de los ingresos liquidables del ejercicio o cuando la suma del desajuste anual y las anualidades pendientes superen el 15%.

### 3.2. Peajes de acceso a la red de transporte

En relación con la metodología de cálculo de los peajes de acceso a la red de transporte los agentes han formulado las siguientes observaciones:

- *Servicios prestados por la infraestructura de transporte*

Varios agentes (3) han señalado la conveniencia de definir el servicio de almacenamiento en el PVB, motivándolo dos de ellos por la necesidad de dotar el sistema de mayor flexibilidad y otro por coherencia con los servicios definidos en la Propuesta de Circular por la que se establece la metodología y condiciones de acceso y asignación de capacidad en el sistema de gas natural.

Adicionalmente, un agente ha señalado que, en aras de evitar potenciales incoherencias entre diferentes normas, evaluar la necesidad de incluir en esta Circular la definición de servicios, debido a que los servicios que prestan las diferentes infraestructuras ya están definidos en la propuesta de Circular por la que se establecen la metodología y condiciones de acceso y asignación de capacidad.

- *Retribución considerada en los peajes de transporte*

Un agente ha valorado positivamente la decisión de asignar a los peajes de transporte únicamente la retribución asociada a la red troncal, en la medida en que evita subsidios cruzados entre la demanda nacional y los usuarios de las interconexiones. No obstante, indica que debiera explicarse las razones de la evolución de la retribución del transporte durante el periodo regulatorio.

Un agente ha indicado que no se entiende que para la determinación de los peajes de transporte se incluyan las primas resultantes de las subastas de capacidad en los puntos de entrada y de salida, ya que no se conocerán previamente al cálculo de los peajes para el siguiente periodo tarifario, apuntando que deberían referirse al ejercicio anterior.

- *Asignación de la retribución asociada a la red de transporte a los servicios prestados*

Un agente ha señalado que, si bien comprenden la racionalidad de asignar el coste del gas de operación a un término variable, hay otros costes variables tales como las emisiones de CO<sub>2</sub> y los costes relacionados con el régimen de incentivos que también hubieran debido considerarse en el término variable. En particular, han señalado que, en caso de duda, el coste debiera ser asignado al término variable.

- *Metodología de determinación de los peajes de transporte*

Respecto de la *metodología seleccionada* para establecer los peajes de transporte, los agentes han formulado las siguientes observaciones:

Un agente ha indicado que la metodología empleada no es la del Reglamento, en la medida en que no se ha tenido en cuenta en la matriz de distancias la

capacidad de todos los puntos de salida o todos los puntos de entrada, sino que se excluye su capacidad como punto de salida en el cálculo de la distancia ponderada como punto de entrada (de forma análoga, se excluye su capacidad entrada en el cálculo de su distancia ponderada como punto de salida).

Varios agentes (3) han señalado que la aplicación de la metodología CWD al caso español no es procedente en la medida en que, por una parte, dada la madurez del sistema no es necesario dar señales de localización y, por otra parte, luego se establece una única tarifa para la salida nacional y una única tarifa para las entradas desde las plantas de regasificación, proponiendo algunos de ellos (2) la aplicación de una metodología postal o, alternativamente, la nivelación de los peajes de entrada y salida por conexiones internacionales.

En la misma línea, un agente ha indicado que la matriz de distancias medias no refleja apropiadamente los costes de la red ni su uso, al no tener en cuenta las estaciones de compresión, tampoco refleja los costes de inversión (ya que obvia el comportamiento real de la red) ni es predecible y, además, es discriminatoria, ya que incluye un descuento del 100% en los términos fijos de entrada y salida de los almacenamientos subterráneos.

Al respecto, algunos agentes (5) han indicado la necesidad realizar un análisis de sensibilidad, dado el diferencial resultante para los distintos puntos de entrada y el impacto sobre el mercado de gas español y el desarrollo del MIBGAS. Al respecto, varios de ellos (4) proponen la posibilidad de contemplar metodologías de asignación alternativas, modificar el reparto entrada-salida o establecer un periodo de convergencia de forma que la pura metodología CWD sea de aplicación al final del periodo. Adicionalmente, un agente ha propuesto imputar el coste asociado al exceso de capacidad de la red de transporte a un peaje específico, de forma similar al peaje transitorio de regasificación, y recuperarlo directamente de los consumidores finales, de manera que se facilite la integración de los mercados.

Por otra parte, un agente ha señalado que la aplicación práctica de la metodología de CWD no refleja los costes del sistema y propone bien desechar el modelo de tanque único bien incluir descuentos en los peajes de descarga o permitir servicios de regasificación localizados.

Adicionalmente, un agente ha señalado el impacto de la metodología CWD en el peaje de entrada desde Portugal, lo que dificultará la integración de Portugal en el mercado ibérico de gas. Por el contrario, un agente ha mostrado su conformidad con el resultado registrado en el peaje de entrada desde Portugal, en la medida en que reduce el diferencial de precios y, por lo tanto, incentivará el uso de las plantas de GNL españolas.

Por el contrario, este mismo agente ha mostrado su disconformidad con el peaje de entrada por el VIP Pirineos, en la medida en que perjudicará la liquidez del sector gasista español.

Respecto del *reparto entrada-salida*, los agentes (10) han señalado el diferencial resultante para los distintos puntos de entrada y el impacto sobre el mercado de gas español y el desarrollo del MIBGAS, señalando algunos de ellos la necesidad de armonizarse con los países vecinos y proponiendo dos de ellos un reparto entrada-salida del 30%-70% y un tercero un 40%-60%. Por último, un agente ha propuesto un método de asignación alternativo para determinar el split entrada-salida. En particular, ha propuesto que los costes de transporte asociados al exceso de capacidad y la seguridad de suministro nacional, así como la retribución por continuidad de suministro, sea recuperada por la demanda interna, mientras que únicamente la retribución asociada a las conexiones internacionales y la seguridad de suministro de los países vecinos sea asignada a las conexiones internacionales.

Al respecto, un agente ha señalado que debería disminuirse el coste asignado a las entradas e incrementarse el coste asignado a las salidas nacionales, esto es, excluyendo a las conexiones internacionales, para hacer el mercado más competitivo, a la vez que se incrementa el uso de las plantas de GNL para la exportación.

Respecto de la asignación al término fijo-variable, un agente ha propuesto asignar los costes de operación y mantenimiento al término variable, a efectos de incentivar la competencia entre comercializadores.

- *Ajustes en los precios*

Algún agente (3) ha señalado que la nivelación de precios de los peajes de entrada a la red de transporte desde las plantas de regasificación y no de las entradas por las interconexiones pone en riesgo la utilización de las plantas, señalando, además, que la nivelación de precios de las entradas por plantas de regasificación no se justifica y penaliza a la planta de Bilbao y a los usuarios de la misma, lo que es contrario al principio de eficiencia.

Varios agentes (5) han apuntado a la posibilidad de que en la Circular se contemple una reducción del peaje de entrada desde las plantas permitido por el Código de red de tarifas, con objeto de favorecer la competitividad con las plantas de Portugal y Francia.

Dos agentes han propuesto que la nivelación de precios en las entradas a la red de transporte de las conexiones internacionales o, en su defecto, de las comunitarias, a efectos de no penalizar la entrada desde Portugal.

Alternativamente, propone aplicar un descuento en el peaje de entrada a efectos de evitar el aislamiento de Portugal.

Un agente ha señalado que la metodología propuesta establece un descuento del 100% a los almacenamientos subterráneos en contra del 50% establecido en el Reglamento.

Dos agentes han propuesto que se aplique un descuento del 50% a las inyecciones en la red de transporte de gases manufacturados y gases procedentes de fuentes no convencionales.

- *Multiplicadores de corto plazo*

Varios agentes (3) se ha mostrado conforme con la reducción de los multiplicadores de corto plazo, motivado por el impacto beneficioso en el mercado mayorista de electricidad y por el impacto positivo sobre la competencia.

Por otra parte, los agentes (7) que se han pronunciado al respecto, han señalado la complejidad de establecer multiplicadores intradiarios en función de la duración del contrato y proponen establecer un único coeficiente, señalando algunos de ellos que en línea con el reglamento de tarifas los multiplicadores no debieran ser superiores a 3. Al respecto, un agente ha señalado que los multiplicadores propuestos no parecen respetar, con carácter general, el artículo 28.3 apartado a) y en particular, el punto i) de dicho apartado.

Finalmente, un agente ha indicado que los multiplicadores debieran ser los mismos para los puntos de entrada y de salida de la red de transporte y los servicios prestados por las plantas de GNL.

- *Peajes de capacidad interrumpible*

Dos agentes han mostrado su preferencia por el descuento ex ante en los peajes interrumpibles, ya que el valor comercial es más alto y simplifica la preciación de las acciones comerciales.

Dos agentes han señalado que en el artículo 15 debiera recogerse que, en su caso, el peaje interrumpible ex ante se publicará junto con el resto de peajes. Respecto del peaje interrumpible ex post han señalado la necesidad de recoger en el articulado que será facturado por el titular de la instalación.

Dos agentes han señalado que se debe definir la congestión física, remitiéndose a la definición del artículo 2.1.23 del Reglamento 715/2009.

- *Condiciones de facturación*

Un agente ha propuesto incluir en la fórmula de facturación de capacidad la referencia a los contratos de duración indefinida, a efectos de dar cobertura a los contratos de salida a un consumidor con esta duración.

Un agente ha propuesto modificar la definición del parámetro D en la fórmula de facturación de capacidad con objeto de recoger que para cada mes se facture el número de días de los contratos que pertenecen al mes de servicio que se está facturando.

Dos agentes han indicado que en las condiciones de facturación de los peajes debe recogerse que, en aquellos casos en los que el titular de la instalación de transporte haya cedido la gestión de las mismas a un gestor de red independiente, será éste el responsable de la facturación.

Varios agentes (3) han propuesto incluir la prima resultante de la subasta en las condiciones de facturación.

Respecto de la facturación por capacidad demandada, dos agentes han señalado que la generación automática del contrato diario debe llevar aparejado un mecanismo de constitución de garantías, a efectos de limitar el riesgo sobre el agente responsable de la facturación ante posibles impagos/incumplimientos.

Algunos agentes (4) han señalado excesiva la penalización por el exceso de capacidad demandada respecto a la contratada y proponen multiplicar por 2 o 3, en lugar de 5, el resultado de la fórmula establecida en el artículo 16.3.i).

- *Variación de los peajes de transporte respecto de los vigentes*

Dos agentes han señalado que, si bien conoce que la metodología de asignación de los peajes vigentes no es pública y que los peajes de redes vigentes incluyen transporte y distribución, ha echado de menos una justificación de la evolución de los peajes de acceso propuestos respecto de los vigentes, al menos para los VIP Ibérico y Pirineos.

Adicionalmente, uno de estos agentes ha solicitado una segunda consulta pública, motivado por la falta de información respecto a la metodología de asignación de los cargos, de la que pudiera derivarse un impacto en los peajes de transporte.

- *Periodo transitorio de convergencia*

Dos agentes han señalado que dado el incremento de los peajes de entrada a la red de transporte que resultan de la Circular respecto de los peajes vigente y la evolución de los peajes de transporte durante el periodo transitorio, cabría valorar la implementación de un periodo de convergencia. En particular, proponen aplicar en 2020 los peajes de entrada a la red de transporte que

resultan para el periodo octubre 2024-septiembre 2025 y recuperar la diferencia a través de un peaje de transporte transitorio.

- *Información que debe acompañar la consulta pública*

Un agente ha señalado que la consulta pública incumple el código de tarifas debido a que los valores de la retribución son provisionales y a que la Memoria que acompaña a la Circular no se ha publicado en su totalidad en inglés.

### 3.3. Peajes de acceso a las redes locales

En relación con la metodología de cálculo de los peajes de regasificación los agentes han formulado las siguientes observaciones

- *Ámbito de aplicación*

Un agente ha señalado que aplicar el peaje de redes locales a los consumidores conectados a la red troncal incumple el Reglamento (UE) 2017/460 y la Directiva 2003/55/CE.

Un agente ha señalado la discriminación de los consumidores conectados a la red troncal respecto de los consumidores conectados en la red de transporte primario no troncal con idéntico perfil de consumo.

Un agente ha señalado que es necesario aclarar en la circular que los peajes de redes locales aplican a todos los consumidores y, en caso contrario, esto es que solo aplique a los consumidores no conectados a la red troncal, establecer la exención de aplicar peajes de acceso a las redes locales a los ciclos combinados, a efectos de no discriminar a unos frente a otros.

- *Servicios prestados por las redes locales*

Varios agentes (3) han indicado que no existe una correspondencia entre la definición de los servicios prestados por la infraestructura y la estructura de peajes de acceso a las redes locales. En particular, han señalado que, pese a que en la circular se define el servicio de entrada a las redes locales, no se realiza un cálculo específico del peaje que correspondería a esta actividad.

En relación con lo anterior, dos de los agentes (3) han señalado que el descuento del 50% penaliza a la inyección de gas renovable en la medida en que, por una parte, no utiliza todas las infraestructuras y, por otra parte, las infraestructuras son pagadas en su totalidad por los consumidores. En consecuencia, proponen un descuento del 100%.

Por otra parte, otro agente ha indicado que, tal y como está redactada la propuesta, no estaría definido el peaje de entrada a la red local puesto que los grupos tarifarios enumerados dependen del consumo de los clientes y no de las entradas a la red, no pudiéndose calcular el importe a facturar según la formulación definida en el artículo 26.

- *Estructura de peajes*

Varios agentes (7) han señalado que la eliminación de los niveles de presión induce una subvención cruzada entre los consumidores industriales conectados a presiones inferiores a 4 bar y a presiones superiores a 4 bar, proponiendo tres de ellos, al menos, la diferenciación entre ambos niveles de presión.

Al respecto, dos agentes han señalado más adecuada la estructura de peajes vigente, diferenciada por nivel de presión y volumen de consumo, desde el punto de vista de asignación de costes y proponen mantenerla.

Dos agentes, sin entrar a valorar la metodología propuesta, ha mostrado preocupación por el impacto que sobre el consumo y el mercado pudiera derivarse de la nueva estructura de peajes y recomiendan cautela.

Dos agentes han señalado que a pesar de la caracterización de consumidores recogida en el Anexo III, en la Memoria no se justifica la segmentación de clientes realizada.

Un agente ha señalado que no se justifica adecuadamente los escalones escogidos y propone que se amplíe la segmentación y se incorporen dos escalones: D12 para volúmenes comprendidos entre 1.500 GWh/año y 5.000 GWh/año y D.13 para consumos comprendidos entre 5.000 GWh/año y 15.000 GWh/año.

En la misma línea otro agente ha solicitado la creación de dos escalones adicionales: D12 para volúmenes comprendidos entre 1.000 GWh/año y 2.000 GWh/año y D.13 para consumos superiores a 2.000 GWh/año y la consecuente modificación del escalón D.11 para volúmenes comprendidos entre 500 GWh/año y 1.000 GWh/año.

Por el contrario, un agente ha cuestionado la necesidad de implementar una segmentación tan elevada, indicando, adicionalmente, que peajes decrecientes a medida que aumenta el consumo no es una buena señal para la eficiencia.

Un agente ha propuesto bien elevar el límite superior de consumo del peaje D.1 hasta 5.000 kWh/año o bien establecer el mismo peaje para los grupos D.1 y D.2 a efectos de consistencia con la retribución marginal de la red.

Dos agentes han señalado el impacto de las refacturaciones en los ciclos combinados, proponiendo uno de ellos (EDP) que los consumidores de alta presión se les aplique como mínimo el peaje D.9.

Un agente ha indicado la necesidad de analizar que la estructura de peajes no tenga impacto en la aplicación de mermas, la aplicación de perfiles de consumo para realizar balances y la aplicación de la TUR.

Varios agentes (3) han sugerido mantener las unidades de medida vigentes, establecidas en kWh en lugar de MWh, a efectos de no inducir modificaciones en los sistemas de facturación y evitar confusión.

Por último, dos agentes han sugerido modificar la nomenclatura de los peajes a efectos de no inducir confusión con la nomenclatura empleada por Eurostat para la clasificación de los peajes domésticos, ya que ambos empiezan por la letra D.

- *Asignación de la retribución por nivel de presión*

Tres agentes han señalado que teniendo en cuenta la evolución reciente de redes de distribución cabría asignar la retribución por nivel de presión teniendo en cuenta la evolución a futura de las mismas, en lugar de la evolución histórica y han propuesto asignar el 92% de la retribución de la distribución a las redes de presión de diseño inferior a 4 bar y el 8% a las redes de presión de diseño superior a 4 bar, en contraste con el 89%/11% establecido en la Circular, motivado porque dada la maduración de la red de distribución en el medio plazo sólo se esperan crecimiento de las redes de presión de diseño inferior a 4 bar.

Un agente ha señalado que la asignación de la retribución de las redes locales por niveles de presión, basada en la información aportada por las empresas, debería ser contrastada con los valores retributivos propuestos en la Circular de retribución de la CNMC y señala que sería adecuado conocer el número de kilómetro de la red de distribución por rango de presión a efectos de valorar la retribución asignada por kilómetro de red.

- *Asignación de la retribución de cada nivel de presión al propio nivel de presión y a niveles de presión inferiores*

Algunos agentes (3) han señalado que el empleo para la asignación de los balances de energía del año 2017 distorsiona la asignación, en la medida en que 2017 fue un año cálido y ha manifestado que hubiera sido más adecuado tomar un año climatológicamente frío, ya que el sistema se dimensiona para atender las puntas de demanda. Adicionalmente, ha señalado que probablemente la punta del sistema se registró en un día laborable, mientras que la demanda punta de los consumidores domésticos se produce durante el fin de semana. Finalmente, ha señalado que después la asignación a los distintos grupos

tarifarios se realiza con la variable del caudal contratado, lo que es incoherente con la metodología de asignación.

Adicionalmente, dos de estos agentes considera necesario revisar en profundidad los caudales empleados en el segmento no telemedido, mientras que el otro ha señalado que la metodología de asignación debiera contemplar los siguientes aspectos.

- Las redes de distribución tienen unos costes derivados de la obra civil y del dimensionamiento con el que se construyeron, factores que no están relacionados con el perfil de consumo.
- No se tiene en cuenta la aportación de ingresos al sistema de los clientes de mayor volumen, lo que implica que no se tiene en cuenta las economías de escala.
- No se ha considerado la seguridad de suministro de la que disfrutaban los clientes domésticos que, como se establece en la NGTS 10.8, tiene prelación en eventos de emergencia para no ser cortados.
- No se ha tenido en cuenta costes cuya variable inductora es ser el número de clientes, tales como los costes del ciclo comercial (lectura, facturación, gestión de impagos, atención de emergencias) y los costes comerciales de captación de clientes necesarios para la sostenibilidad del sistema.

Asimismo, varios agentes (3) han indicado que en la metodología de asignación debiera haberse tenido en cuenta que el coste de captación de consumidores industriales frente a consumidores domésticos es prácticamente inexistente, señalando uno de ellos la relevancia de este aspecto teniendo en cuenta que puede representar entre el 30% y 50% del coste soportado por la distribuidora.

Dos agentes han señalado la necesidad de contemplar la seguridad de suministro de la que disfrutaban los clientes domésticos que, como se establece en la NGTS 10.8, tienen prelación en eventos de emergencia para no ser cortados.

Por otra parte, un agente ha señalado que dado que los costes reales inducidos por los consumidores de los grupos D.1, D.2 y D.3 por acometidas, dimensionamiento de tuberías, lectura de contadores, etc. son los mismos no parece adecuado que el coste unitario sea creciente.

Un agente (Particular 1) sin formular objeciones a la metodología de asignación, ha señalado que quizá sería más adecuada para el caso de redes saturadas.

- *Asignación de la retribución que se debe recuperar de cada nivel de presión a los términos fijo y variable*

Tres agentes han propuesto que, teniendo en cuenta la naturaleza del coste de las redes, los peajes de acceso a las redes locales cuenten únicamente con un término fijo por capacidad.

Por el contrario, un agente ha señalado que, a pesar de que los costes de redes sean de naturaleza fija, no necesariamente se deben recuperar a través de un término fijo, e indica que a efectos de incentivar un consumo eficiente de energía debería realizarse un reparto más equilibrado. Adicionalmente, ha indicado que considera que el reparto no es homogéneo y que el término fijo debería ser menor conforme aumenta el volumen de consumo. Finalmente, ha puesto de manifiesto su disconformidad con la asignación de la retribución en función del volumen y propone mantener los peajes vigentes en tanto no se elabore una nueva Circular en la que se contemplen sus observaciones.

En esta línea, un agente ha propuesto asignar el 25% de la retribución de todos los niveles de presión al término fijo y el 75% al término variable, de forma similar a lo propuesto en el sector eléctrico, a efectos de incentivar las políticas de ahorro y eficiencia energética en el sector gasista.

- *Discontinuidades en los peajes*

Varios agentes (6) han indicado que se producen fuertes discontinuidades en los puntos frontera entre los grupos tarifarios en términos unitarios, proponiendo uno de ellos que los consumidores puedan elegir entre contratar capacidad o pagar un término fijo por cliente, mientras que otros sugieren que se considere otra metodología distinta y un tercero plantea el uso de un modelo estadístico.

- *Peajes de capacidad interrumpible*

Dos agentes han señalado que en el artículo 24 debiera recogerse que el peaje interrumpible será facturado por el titular de la instalación.

- *Multiplicadores de corto plazo*

Los agentes (4) que se han pronunciado al respecto han señalado la complejidad de establecer multiplicadores intradiarios en función de la duración del contrato y propone establecer un único coeficiente, señalando dos de ellos que este no debería ser superior a 3 conforme al código de red de tarifas de transporte.

Un agente ha señalado que no queda claro si se aplican coeficientes a los contratos de duración inferior a un año en el caso de los peajes de acceso a las redes locales.

Finalmente, un agente ha indicado que los multiplicadores debieran ser los mismos para los puntos de entrada y de salida de la red de transporte y los servicios prestados por las plantas de GNL.

- *Condiciones de facturación de los peajes*
  - Algunos agentes (8) han señalado que la facturación mensual del término peaje de transporte y del peaje de acceso a las redes locales contraviene el artículo 51 del Real Decreto 1434/2002 y dará lugar a un incremento de los costes de lectura que, en su caso, debieran considerarse en el correspondiente esquema retributivo.
  - Al respecto, algunos agentes (6) han propuesto que para los consumidores con un consumo anual inferior a 100.000 kWh/año se mantenga la posibilidad de que el distribuidor facture el peaje de forma mensual o bimestral.
  - Algunos agentes (4) han propuesto incluir en la fórmula de facturación de capacidad la referencia a los contratos de duración indefinida, a efectos de dar cobertura a los contratos de salida a un consumidor con esta duración.
  - Un agente ha indicado la necesidad de aclarar en las condiciones de facturación que el término de capacidad de los productos anuales y trimestrales se debe prorratear mensualmente durante la duración del producto contratado.
  - Dos agentes han indicado que en la facturación por volumen se debe recoger que el consumo diario total se repartirá entre todos los contratos vigentes en dicho día proporcionalmente a las capacidades contratadas en cada uno de ellos.
  - Varios agentes (7) han considerado excesiva la penalización por los excesos de la capacidad demanda sobre la contratada, sugiriendo uno de ellos que la penalización esté armonizada en el ámbito de los países de la iniciativa regional del sur y el resto que se aplique una penalización inferior (de entre 2 y 2,5).
  - Varios agentes (4) han señalado la complejidad de la generación de contratos diarios y el consecuente impacto en los costes de los sistemas de contratación y facturación, por lo que proponen implementar una penalización cuando se supere la capacidad contratada, en lugar de generación de contratos diarios.
  - Varios agentes (4) han señalado la necesidad de valorar la implementación del acceso de los consumidores teledirigidos al acceso en tiempo real a la información sobre sus consumos, a través de sus comercializadoras, en caso de que se elimine el mecanismo de flexibilidad del 85%-105%.
  - Un agente ha señalado que no queda claro si mantiene el mecanismo de facturación de la capacidad demandada del 85%-105%.
  - Varios agentes (5) han propuesto mantener el mecanismo de facturación de la capacidad demandada del 85%-105% vigente, motivado porque permite a la industria cierta flexibilidad frente a causas imprevistas como interrupciones

de la producción o puntas de trabajo. En la misma línea, varios agentes (4) han señalado el impacto negativo de eliminar la flexibilidad 85%-105% sobre la industria.

- Tres agentes han propuesto que se considere la posibilidad de poder ceder la capacidad contratada al igual que se puede contratar capacidad de corta duración, lo que proporcionaría más competitividad al consumo industrial.
- Algunos agentes (11) han solicitado un aumento del descuento en el término de capacidad para las inyecciones de gases renovables en las redes locales al 100%, con la excepción de uno de ellos que ha solicitado el 75%, en consonancia con las orientaciones de política energética.
- Un agente ha sugerido la posibilidad de plantearse algún tipo de descuento para la inyección de gases renovables, así como proporcionar cierta visibilidad sobre la evolución de los peajes a los agentes interesados en inyectar gas renovable.

- *Ubicación de los consumidores en los nuevos peajes*

Algunos agentes (9) han solicitado que en la Circular se establezca el procedimiento para ubicar a los consumidores en los distintos grupos tarifarios, máxime teniendo en cuenta del cambio al año de gas, así como la posterior reubicación anual de los mismos, solicitando varios de ellos que se mantenga el sistema actual.

En relación con lo anterior, varios agentes (4) han solicitado que las empresas transportistas y distribuidoras comuniquen a las comercializadoras con cierta antelación en qué grupo tarifario quedan ubicados sus clientes.

Otro agente ha solicitado que el consumo que se tenga en cuenta para la ubicación de los clientes domésticos tenga en cuenta los doce meses siguientes a la activación del contrato con el comercializador y sus respectivas prórrogas, a efectos de aplicar el mismo peaje durante la duración del contrato. En caso de no considerar la propuesta anterior, subsidiariamente solicitan que el cálculo de consumo contemple los doce meses anteriores a la activación inicial del suministro y sus respectivas prórrogas.

Finalmente, dos agentes han propuesto que a los consumidores conectados en presión superior a 60 bar con consumo igual o inferior a 50 GWh/año se les aplique el peaje D.9, a efectos de mitigar el impacto de un año de baja producción en el caso de los consumidores industriales y ciclos combinados.

En el mismo sentido, otro agente propone ubicar a los ciclos combinados en el peaje D.11, con independencia del nivel de consumo real. Adicionalmente, este mismo agente ha propuesto limitar la facturación por capacidad contratada para

este colectivo cuando por motivos de restricciones técnicas se impida su utilización.

Por otra parte, algunos agentes (3) han solicitado que se recoja con mayor detalle el procedimiento de facturación al consumidor final, derivado de su reubicación en el grupo tarifario que le corresponda, mientras que otros (5) han señalado la complejidad y el impacto de aplicar refacturaciones a los clientes domésticos y la necesidad de realizar un análisis más detallado de la conveniencia de la medida.

En este sentido, varios agentes (9) han propuesto evitar refacturaciones a consumidores domésticos. En particular, uno de ellos ha propuesto que no se realicen facturación de aquellos consumidores a los que le es de aplicación un término fijo por cliente.

Un agente ha señalado que se mantengan los criterios vigentes de reubicación y refacturación de clientes.

Al respecto, un agente ha indicado que se debe establecer en la Circular que la refacturación se realizará a través del comercializador vigente de los puntos de suministro afectados.

Dos agentes han señalado el impacto de la asignación a un determinado peaje sobre las garantías a constituir en el caso de suministros con una alta variabilidad.

Dos agentes han indicado que debe especificarse con mayor detalle bajo que circunstancias se procedería a regularizar las facturas, proponiéndose que se realicen regularizaciones trimestrales, a efectos de evitar la refacturación de los suministros.

Finalmente, dos agentes han señalado que la refacturación de los contratos de corto plazo en función del consumo real introduce incertidumbre en los ciclos combinados y en las ofertas del mercado eléctrico.

- *Precios resultantes de la metodología*

Varios agentes (5) han señalado que el resultado de la metodología propuesta penaliza a los consumidores de tamaño intermedio (D.4 a D.7), señalando dos de ellos la necesidad de realizar un reajuste en estos grupos tarifarios, a efectos de armonizar el impacto de la metodología entre todos los grupos tarifarios.

Finalmente, ante el resultado de la metodología propuesta, un agente ha propuesto que se mantenga los peajes vigentes y se traslade homotéticamente

a todos los peajes las bajadas que resulten de las correspondientes circulares de retribución.

### 3.4. Peajes de acceso a las instalaciones de regasificación

En relación con la metodología de cálculo de los peajes de regasificación los agentes han formulado las siguientes observaciones

- *Definición de los servicios*

A efectos de evitar confusión entre la infraestructura y los servicios que presta la infraestructura, un agente propone sustituir la referencia a la instalación de regasificación por planta de GNL o planta de regasificación.

Un agente ha indicado que se debe eliminar de la definición del *servicio de carga en cisternas* la referencia a las plantas satélite de regasificación, en la medida en que éstas pueden tener otros destinos.

Un agente ha puesto de manifiesto la necesidad de definir el talón del buque en el caso del *servicio de puesta en frío*, mientras que otro ha señalado que se debería completar la definición del servicio a efectos de recoger que el volumen de carga presente en el buque al finalizar la operación no podrá ser superior al talón del buque.

Un agente ha sugerido eliminar de la definición del servicio de trasvase de GNL de buque a buque la referencia a la necesidad de disponer de dos atraques, ya que en la actualidad se pueden realizar operaciones sin necesidad de ello.

En relación con lo anterior, algunos agentes (3) han propuesto contemplar en el servicio de trasvase de GNL de buque a buque la diferenciación de precios entre la operación en la que se emplean dos atraques y la que emplea un único atraque, proponiendo un descuento respecto del primero en el caso del servicio que únicamente emplea un atraque. Al respecto uno de los agentes ha señalado que este servicio tendría en cuenta parte de las instalaciones de descarga, parte del acondicionamiento de terrenos y edificios, parte los sistemas de gestión y control, parte de los servicios auxiliares y parte del suministro eléctrico. Dado que, en caso de necesidad, podrían utilizar la red de Boil off de la planta, también se debe incluir parte de las instalaciones de tratamiento y recuperación de Boil-off.

Dos agentes han propuesto incluir los siguientes servicios no contemplados en la Circular:

- Gassing up: este servicio incluye el derecho al uso de las instalaciones necesarias para que un buque metanero sin carga y en atmósfera distinta de

gas pueda recibir GNL de las plantas de regasificación, en las condiciones de seguridad apropiadas.

- Servicio de descarga de buques, almacenamiento de GNL, regasificación y entrada al Punto Virtual de Balance.
- Servicio de almacenamiento de GNL, regasificación y entrada al Punto Virtual de Balance.
- Almacenamiento subterráneo de gas natural, inyección y extracción.

Asimismo, un agente ha propuesto incluir un peaje de licuefacción virtual de PVP a planta física, a efectos de poder aumentar la oferta de productos localizados.

- *Estructura de peajes*

- Un agente ha señalado la necesidad de establecer un peaje competitivo que permita maximizar el uso de corto de plazo de las plantas de GNL. En particular, plantea la posibilidad de establecer un peaje al producto agregado que sea capaz de competir con otras terminales europeas.
- Un agente ha considera más adecuado que el peaje de licuefacción virtual conste de un término variable de aplicación a los MWh de gas natural que virtualmente salgan de la red de transporte al Tanque Virtual de Balance.
- Un agente ha entendido que los otros costes de regasificación se recuperan a través de un peaje transitorio que se imputa a la demanda nacional y no a los usuarios de las instalaciones de regasificación.
- Un agente ha indicado la necesidad de dar una solución a la contratación de capacidad de carga en cisterna con destino a plantas satélites de distribución, a efectos de limitar las penalizaciones.
- Un agente ha propuesto establecer un precio regulado para el transporte de GNL por carretera con destino a las plantas satélite de distribución y propone un peaje que conste únicamente de un término variable y que recuperara el coste de la carga en cisterna y el transporte por carretera.
- Dos agentes han señalado que el tamaño de buque se debe corresponder con el contratado/programado y viable, en línea con la metodología de asignación cuyo inductor de coste es el tamaño.
- Dos agentes han indicado que, en el diseño de peajes, además de intentar reflejar los costes, se debería intentar evitar fortalecer a los incumbentes, señalando en este sentido uno de ellos que el peaje de almacenamiento de GNL con un término fijo favorece a los incumbentes por el efecto cartera, mientras que el otro propone, respetando el principio de reflejo de coste,

variabilizar los peajes de regasificación a efectos de incentivar la competencia.

- Un agente ha señalado que el peaje de almacenamiento de GNL debería constar de un término fijo y un término variable, en línea con lo establecido en el artículo 31.5.

- *Metodología para la determinación de los peajes de regasificación*

En relación con la metodología de asignación, varios agentes (13) han sugerido la posibilidad de considerar el impacto positivo de las terminales de GNL en la *seguridad de suministro y flexibilidad* que aportan al sistema y apuntan a que parte de la retribución debería imputarse a los clientes finales. Al respecto los agentes han formulado las siguientes observaciones y propuestas:

- Dos agentes han propuesto un escenario de mínimos consistente en introducir un peaje por seguridad de suministro al que se impute el coste correspondiente a la sobrecapacidad equivalente al mayor punto de entrada, conforme al Reglamento 2017/1938. Adicionalmente, considerando un escenario medio de competitividad han propuesto imputar a este peaje de seguridad de suministro los costes asociados al exceso de capacidad. Finalmente, como escenario óptimo de competitividad proponen imputar toda la retribución de regasificación a los usuarios nacionales.
- Un agente, aun estando de acuerdo con la metodología aplicada, ha manifestado que se podría trasladar más coste del peaje de regasificación al cargo transitorio de regasificación y propone contemplar como seguridad de suministro el 20% de la retribución de las plantas y recuperarlo a través de los consumidores.
- En la misma línea, un agente ha señalado que el stock de seguridad se corresponde con la capacidad de almacenamiento para hacer frente a la demanda no interrumpible durante el número de horas máximo que la planta pueda estar sin recibir GNL, que éstas reservas están establecidas en el IT-CPC-P02 y por tanto deberían calcularse conforme a dicho protocolo e imputarse a toda la demanda, ya que en caso contrario dará lugar a una subvención cruzada entre usuarios y una infrautilización de las plantas. En consecuencia, propone la implementación de un peaje por seguridad de suministro.
- Asimismo, algunos agentes (3) han propuesto asignar el stock de seguridad a la demanda nacional.
- Un agente ha propuesto calcular los peajes asumiendo una utilización del 100% de las instalaciones y recuperar la diferencia entre la facturación obtenida de aplicar los peajes así obtenidos a la demanda prevista y la

retribución reconocida a las instalaciones a través de un peaje variable en la salida de la red de transporte y distribución.

- Un agente ha propuesto valorar la seguridad de suministro como el equivalente al coste que supondría soportar en las plantas de regasificación una capacidad de regasificación igual a la del conjunto de las entradas por conexiones internacionales (1.055 GWh/día) y proceder a su asignación a los puntos de entrada de las C.I. de forma proporcional a sus capacidades y descontarla del coste de regasificación a recuperar por peajes de regasificación.

Un agente ha propuesto calcular el coste asociado al stock de flexibilidad logística como la necesidad de descargar un buque de tamaño medio, lo que representa el 26,55%. La diferencia entre la capacidad de los tanques, el stock de seguridad y el stock de flexibilidad logística es lo que correspondería al servicio de almacenamiento de GNL, evitando de esta manera la subvención cruzada entre los servicios de almacenamiento de GNL y vaporización y dando lugar a unos peajes de regasificación competitivos.

Un agente ha propuesto disminuir en lo posible los peajes de la actividad de regasificación y recuperar parte de la retribución a través de los peajes de salida de la red de transporte, motivado por el impacto beneficioso sobre la formación de precios en el mercado eléctrico y el incremento de la competencia en el sector gasista.

Asimismo, un agente, aun valorando la metodología propuesta y el esfuerzo realizado, ha señalado la necesidad de reducir los peajes de acceso a las plantas de GNL a efectos de aumentar la utilización de las mismas y la competitividad.

Un agente ha mostrado su desacuerdo con la propuesta de recuperar la retribución por continuidad de suministro, los costes asociados a la hibernación de El Musel y los costes derivados de las sentencias del supremo a través de los peajes de regasificación, en la medida en que desincentiva el uso de las plantas de GNL, impondrá un mayor precio de mercado a los consumidores y se debe a una decisión del Gobierno en beneficio de los consumidores españoles. En consecuencia, propone imputar estos costes a la demanda nacional o al peaje de carga en cisterna, de manera que se aumente el precio y se reduzca el riesgo de desconexión.

Por el contrario, algunos agentes (3) han señalado que la totalidad de la retribución de la actividad de regasificación debe ser recuperada en su totalidad a través de los peajes de los usuarios de las plantas, ya que de lo contrario se establece una subvención cruzada entre las actividades de regasificación y

transporte y distribución. En coherencia, se han manifestado en contra del criterio de seguridad de suministro.

Un agente ha manifestado que en el coste de reposición de las plantas se está incluyendo un compresor de boil-off de emisión directa a la red, que actualmente no tiene retribución reconocida y por tanto no debería formar parte del cálculo.

Un agente ha señalado que no se recoge justificación en la memoria sobre la asignación de la retribución variable por servicio, apuntando que la asignación podría estar perjudicando a las actividades con destino nacional respecto de la carga de buques.

Respecto del *peaje de descarga*, un agente ha señalado que parece excesivo un tiempo de descarga de 11,83 para todo tipo de buque menor de 40.000 m<sup>3</sup>, mientras que, por el contrario, la descarga de un buque tipo QFlex (216.000 m<sup>3</sup>) requiere más de las 17,52 horas contempladas en la Memoria.

Respecto del *peaje de carga en cisternas*, dos agentes han señalado que el coste de la actividad de carga en cisternas es un 400% superior a la retribución reconocida, por lo que propone revisar la retribución a efectos de que el peaje correspondiente refleje los costes de este servicio.

Al respecto, algunos agentes (6) han advertido de que la reducción del peaje de carga en cisternas puede inducir la desconexión de determinados consumidores.

En relación con lo anterior, algunos agentes (3) han propuesto que los consumidores suministrados por planta satélite sufragan una parte de la red de transporte, motivado porque dichos consumidores se beneficiarán del modelo de tanque único y este modelo no sería posible sin una red interconectada. Adicionalmente, han propuesto que se incluya una penalización por capacidad demandada respecto de la facturada al igual que sucede con el resto de peajes. Por último, ha señalado que en la medida en que el comercializador puede agrupar plantas uniclientes, estos consumidores se benefician del efecto cartera y en consecuencia propone que se les facture por la capacidad contratada individualmente, al igual que el resto de clientes industriales.

En la misma línea, un agente ha propuesto que la capacidad de carga de cisternas monocliente debería estar asociada a la capacidad de dicho cliente, a efectos de evitar situaciones de acaparamiento de capacidad en las plantas y clientes cautivos. Adicionalmente, para el caso de cisternas de las plantas satélite de distribución, se propone que la capacidad a contratar sea virtual, de tal manera que dicha capacidad no fuera por planta sino para el conjunto de las plantas, facilitando así un mayor acceso a ofertas por parte de los clientes domésticos.

Otro agente ha sugerido revisar el ámbito de aplicación de actividades reguladas relativa a la carga en cisternas a efectos de poner en igualdad de condiciones a los consumidores suministrados desde la red y desde plantas satélite.

En este mismo sentido, un agente ha propuesto reflexionar, en línea con el modelo portugués, sobre soluciones que eviten el riesgo de mejora de la competitividad de las plantas monocliente respecto de la conexión al gasoducto.

Por otra parte, dos agentes han propuesto un nuevo modelo encaminado a mitigar los problemas actuales en la operativa de este servicio. Entre otros aspectos la propuesta de modelo considera:

- Contemplar la facturación del servicio de enfriamiento y despresurización de cisternas para aquellas cisternas que no llegan en condiciones óptimas a la planta y producen un retraso en la carga. En caso de no optar por facturarlos como un servicio adicional se podría aplicar un factor que incentive la corrección de esta situación.
- Abaratar las cargas realizadas durante la noche y fines de semana pues son momentos valle en las que los cargaderos no sufren situaciones de colas y retrasos.
- De cara a favorecer la ordenación de cargas a lo largo del día e incentivar una adecuada programación de las mismas, en línea con el artículo 31.3 de la Circular de acceso que obliga al abono de los slots adquiridos pese a no hacer uso de ellos, se propone la facturación de las cisternas programadas finalmente no cargadas. En este caso se debe indicar el importe a facturar en dicha situación por el titular de la planta.
- Por último, en el modelo remitido se plantea la posibilidad de permitir cargar por encima de lo contratado con un tratamiento análogo al del consumidor nacional que demanda una capacidad superior a la capacidad contratada pagando dicha capacidad extra a un coste superior. En esta situación la CNMC debería pronunciarse sobre la necesidad o no de generar un contrato automático y el precio que resultaría de aplicación a esta capacidad que excediese lo contratado. En caso de no considerar la posibilidad de permitir, de manera generalizada, cargar por encima de lo contratado debería darse solución a las cisternas de distribución, cuya carga por seguridad de suministro se permite incluso aunque ello suponga superar su capacidad contratada.

Un agente ha propuesto que no haya obligación de contratar capacidad en el caso de carga de cisternas para el suministro a clientes en redes de distribución y que se les facture a posteriori lo que les corresponda, a efecto de solucionar el problema de saturación de algunas plantas.

Un agente ha señalado la necesidad de valorar la posibilidad de no aplicar penalizaciones en caso de capacidad contratada para cisternas con destino

plantas de distribución, teniendo en cuenta que en estos casos es el distribuidor el que contrataría la capacidad, que luego se reparte a los diferentes comercializadores.

Por último, un agente ha indicado que sería conveniente tomar en consideración propuestas de otros países como es el caso portugués, que pretende que el consumidor conectado a red o con planta GNL pague prácticamente lo mismo, evitando así la discriminación entre consumidores y fomentando el uso de las infraestructuras gasistas ya construidas.

Respecto de la metodología de asignación a los *peajes del servicio de transvase de GNL de planta a buque*, varios agentes (4) se han mostrado de acuerdo con la misma. No obstante, señalan que debiera ser consistente con la metodología de retribución, ya que en caso contrario podría no ser sostenible.

Por otra parte, un agente ha indicado que los slots para los buques pequeños de GNL deberían estar disponibles al mismo tiempo que los slots de descarga y agradecería que se aclarara este aspecto en la Circular de acceso

Adicionalmente, este mismo agente ha señalado que debería implementarse un cargo fijo para la carga de buques con una capacidad superior a 25.000 m<sup>3</sup>, ya que utilizan las infraestructuras al menos el mismo tiempo que el empleado por los buques del mismo tamaño en la descarga. Estos ingresos podrían estar destinados a cubrir los costes de las infraestructuras, permitiendo una rebaja de los peajes de almacenamiento de GNL en tanque y regasificación.

Respecto del *peaje transitorio para cubrir otros costes de regasificación*, algunos agentes (5) han manifestado que los costes debieran asignarse al término fijo y no al término variable, teniendo en cuenta la naturaleza del coste y el impacto sobre la industria española.

Tres agentes, en línea con las alegaciones a la Circular por la que se establece la metodología para determinar la retribución de las instalaciones de transporte de gas natural y de las plantas de gas natural licuado, solicitan la eliminación de la retribución por continuidad de suministro del peaje transitorio para cubrir otros costes de regasificación.

Finalmente, dos agentes han propuesto que los costes asociados al exceso de capacidad de almacenamiento y vaporización existentes en el sistema gasista se imputen a toda la demanda de transporte de forma análoga al resto de costes hundidos considerados en el peaje transitorio para cubrir otros costes de regasificación.

- *Multiplicadores de corto plazo*

Un agente ha señalado que los multiplicadores de corto plazo suponen una barrera para la utilización de las plantas, dado que solo se aplican a los servicios desagregados, lo que encarece las operaciones spot, y que los servicios desagregados no tienen la suficiente flexibilidad, proponiendo bien multiplicadores cercanos a la unidad bien aumentar la flexibilidad de los servicios agregados por encima del 5%.

Varios agentes (3) han propuesto la posibilidad de aplicar multiplicadores intradiarios al servicio de almacenamiento de GNL, a efectos de aumentar la flexibilidad de los agentes para hacer frente a los desbalances.

Un agente ha propuesto la posibilidad de aplicar multiplicadores intradiarios al servicio de carga en cisternas.

Un agente ha señalado que los multiplicadores aplicables a los servicios prestados por las plantas de GNL debieran ser un o muy cercanos a uno, a efectos de incentivar la utilización de las plantas, proponiendo, en el extremo su eliminación. Mientras que otro agente ha sugerido igualarlos a los que resultan para el peaje de entrada a la red de transporte.

- *Peajes de capacidad interrumpible*

Un agente ha indicado que en el redactado de la Circular debería recogerse a qué peajes aplica la interrumpibilidad y que, en su opinión, el peaje de licuefacción virtual debe ser interrumpible y que no haya que abonarlo en caso de que el servicio no sea prestado.

Un agente ha propuesto aplicar el descuento ex post al peaje de licuefacción virtual, ya que lo contrario sería discriminatorio.

Dos agentes han propuesto que implementar un peaje de almacenamiento de GNL interrumpible, determinado en función de la probabilidad de interrupción, con el objeto de proporcionar una señal de precio a los usuarios del servicio desagregado de almacenamiento de GNL cuando el nivel de tanque es lo suficientemente elevado para impedir la descarga de un buque.

- *Condiciones de facturación*

Dos agentes han indicado que en el caso de descargas contratadas/programadas viables y no realizadas por causas imputadas al comercializador el término fijo será el correspondiente al tamaño del buque/programado y viable.

Dos agentes han señalado la necesidad de implementar una facturación para el caso de operaciones contratadas y no realizadas imputables al comercializador, cuando los peajes únicamente constan de término variable, como es el caso de los peajes de trasvase de GNL de planta a buque, de buque a buque y de puesta en frío.

Un agente ha señalado que se debe incluir el procedimiento de facturación de los productos intradiarios en los peajes de almacenamiento de GNL y carga en cisterna.

Un agente ha señalado la confusión derivada de las condiciones de facturación de los productos agregados contemplada en la Circular de peajes y en la Circular de acceso.

Dos agentes han propuesto que todos los servicios agregados sean facturados por los titulares de las instalaciones, con la excepción del servicio de almacenamiento de GNL y vaporización que será facturado por el gestor técnico del sistema.

Dos agentes han propuesto excluir de la facturación del peaje transitorio por otros costes de regasificación a las cargas en cisterna con destino situado fuera del territorio nacional, en línea con el criterio de asignación a la demanda nacional propuesto.

Un agente ha indicado que considera que el peaje transitorio de regasificación debe facturarse a los comercializadores y consumidores directos en el mercado y no a los consumidores conectados a las redes de transporte y distribución.

Un agente ha señalado la necesidad de implementar una penalización por capacidad demandada en el peaje de carga en cisternas, de forma análoga a los peajes de la red de transporte y local.

- *Periodo tarifario*

Un agente ha señalado que no es necesario aplicar el año de gas a los peajes de acceso a las infraestructuras de regasificación y ha mostrado su preferencia por el año natural motivado por que se corresponde con los productos comúnmente empleados en el mercado de GNL y de forma similar a Francia y otros estados miembros de la UE.

- *Peajes de aplicables durante el periodo transitorio*

Algunos agentes han solicitado que en la memoria se publiquen los valores propuestos para los peajes de acceso a las infraestructuras de regasificación durante el periodo de convergencia.

Por otra parte, un agente ha puesto en duda la legalidad del periodo transitorio propuesto, en la que se implementan directamente las bajadas de peaje y se lamina el aumento del peaje de regasificación, imputándolo a la demanda.

### **3.5. Publicación de los peajes**

Algunos agentes (5) han propuesto que los peajes de acceso a la red de transporte, a las redes locales y a las instalaciones de regasificación se publique a la vez, al menos, 30 días antes de la fecha de inicio de la subasta anual de capacidad, tal y como establece el artículo 11.4 del Reglamento (EU) 2017/459.

Por otra parte, un agente se ha manifestado en contra de la posibilidad de modificar los peajes después de su publicación.

Finalmente, un agente ha solicitado que se regule que la CNMC deberá publicar los precios finales y cargos aplicables a cada servicio y, en particular, un valor agrupado de los precios de peajes y cargos aplicables a la demanda de consumidores finales.

### **3.6. Procedimiento de liquidaciones**

Algunos agentes (7) han señalado que el procedimiento de liquidaciones es competencia del Ministerio.

Dos agentes han señalado que la eliminación del marco integral de las liquidaciones no está justificado y no se detalla suficientemente el tratamiento de los déficits y superávit que pudieran surgir durante el periodo transitorio en las distintas actividades. Teniendo en cuenta lo anterior y que la liquidación es competencia del Ministerio proponen la eliminación de la disposición adicional tercera.

Un agente ha señalado que se debe modificar la fecha de la liquidación definitiva a efectos de hacerla consistente con el año de gas, proponiendo que la liquidación definitiva por actividad para cada año, que se efectuará, con anterioridad al 1 de septiembre del año siguiente al que corresponda, considerando las partidas incorporadas al sistema hasta dicha fecha.

### **3.7. Revisión de la metodología**

Tres agentes han señalado la necesidad de implementar un mecanismo que posibilite la revisión de la metodología cuando los desajustes económicos superen el 5% durante dos años consecutivos, a efectos de asegurar la

sostenibilidad económica y financiera del sistema y evitar el impacto de la generación de déficit sobre la competitividad de la industria española.

### **3.8. Periodo transitorio**

Con carácter general, los agentes (13) han señalado la necesidad de definir un periodo transitorio suficiente para adaptar los sistemas a la nueva estructura de peajes, proponiendo algunos de ellos (3) un plazo mínimo de 6 meses y otro un plazo mínimo de 9 meses, a contar a partir de la publicación de la metodología de peajes y/o cargos y de los formatos de intercambio de información. Al respecto, han señalado la necesidad de aprobar por parte de la CNMC los formatos de intercambio de información entre comercializadores y distribuidores y solicitan coordinación para garantizar el éxito de la implementación.

Adicionalmente, dos agentes han señalado que la redacción del periodo transitorio no es clara en lo relativo a las liquidaciones.

Por otro lado, un agente ha señalado que se debe recoger con claridad los peajes que serán de aplicación (nuevos o antiguos) durante el periodo transitorio, solicitando el desarrollo de procedimientos específicos para refacturación durante el mismo.

En relación con lo anterior, los agentes (8) han propuesto no aplicar periodo transitorio y retrasar la entrada en vigor al 1 de octubre de 2020.

En la misma línea, un agente ha señalado que durante el periodo transitorio no se modifique la forma de facturar a los clientes.

Finalmente, un agente ha señalado la necesidad de valorar si el periodo transitorio definido en la Circular es coherente con la Disposición final tercera del Real Decreto-ley 1/2019.

### **3.9. Entrada en vigor**

Con carácter general, los agentes que se han pronunciado al respecto (16) han señalado que el cambio de modelo de peajes induce una modificación drástica respecto del vigente por lo que no debería implementarse antes del 1 de octubre de 2020.

Adicionalmente, un agente ha señalado que en caso de que sea necesaria una implementación progresiva de las Circulares de Balance y Acceso, solicitan que la aplicación de la Circular de Peajes no se produzca hasta el 1 de octubre de 2020 y que transitoriamente se apliquen los vigentes.

Finalmente, algunos agentes (3) ha señalado la necesidad de la entrada en vigor del tanque único tan pronto como sea posible.

#### **4. Otras consideraciones**

##### **4.1. Análisis del impacto de la Circular**

En relación con el análisis de impacto de la Memoria que acompaña a la Circular, los agentes han formulado las siguientes observaciones:

- Algunos agentes (6) han señalado que el análisis de impacto de la Memoria sobre la competencia y la competitividad es insuficiente, excesivamente simplista y no se apoya en ningún estudio o análisis en profundidad. Al respecto, han señalado el impacto negativo de los peajes propuestos sobre la competitividad de las plantas de regasificación, sobre la industria, sobre las pymes, sector residencial y sector público, sobre el desarrollo del gas vehicular, así como la creación de incentivos a la sustitución del gas natural por otros combustibles y a la desconexión de clientes de la red en favor de plantas satélite monocliente y han manifestado la falta de un informe específico elaborado por la Dirección de Competencia de la CNMC.
- Algunos agentes (6) han señalado que el análisis de impacto de la Memoria no contiene un análisis del impacto presupuestario de cargas administrativas ni la alteración de los flujos económicos en determinados impuestos.
- Varios agentes (8) han señalado que el análisis de impacto de la Circular debiera incluir un análisis más detallado del impacto de la metodología propuesta respecto de cada uno de los grupos tarifarios establecidos en la estructura de peajes vigente.
- Un agente ha señalado que en el análisis de impactos se debe incluir la comparativa entre los consumidores suministrados desde la red y los suministrados desde plantas uniclientes.
- Algunos agentes (6) han indicado que del análisis de impactos se puede concluir que los peajes pueden ser insuficientes para cubrir la retribución reconocida, generando al sistema gasista ingresos inferiores a su retribución marginal, aspecto puesto de manifiesto en el informe del Ministerio.
- Un agente ha indicado que se debiera haber recogido el impacto de la Circular en las gasineras.
- Tres agentes han señalado que en el análisis de impacto de la Circular no se ha tenido en cuenta el impacto sobre los consumidores del peaje transitorio de regasificación.

- Un agente ha señalado que el análisis del impacto contenido en la Memoria que acompaña a la Circular está lleno de suposiciones y simplificaciones y sugiere que se revisen los escenarios de utilización empleados, en los que se tengan en cuenta la evolución de los peajes que resultan de la propuesta.
- Un agente ha señalado que el análisis de impacto parece asumir las propuestas de las Circulares de retribución, que ponen en riesgo grave la continuidad de las empresas eficientes, bien gestionadas y necesarias para el suministro, lo que podría suponer costes adicionales o, alternativamente, poner en riesgo la seguridad de suministro.
- Un agente ha señalado que la metodología propuesta facilita los servicios de bunkering, pero por el contrario perjudica el desarrollo de las gasineras y solicita se realice por parte de la CNMC un esfuerzo adicional para el desarrollo de estas infraestructuras.
- Tres agentes han señalado que, como resultado de la metodología propuesta, los consumidores conectados a una planta monocliente soportan peajes inferiores a los suministrados desde la red de transporte-distribución y han solicitado un reajuste a efectos de evitar la desconexión de los consumidores y el impacto de dicha desconexión sobre los peajes.

#### 4.2. Previsiones de demanda

Algunos agentes (10) han señalado la necesidad de actualizar en el cálculo de los peajes las variables de facturación asociados a las plantas de regasificación, ya que, en su opinión, las previsiones al estar basados en datos del ejercicio 2019, resultan inferiores a los que resultarían de considerar los volúmenes registrados en los últimos meses, mientras que las previsiones de consumo de la demanda nacional podrían estar sobrevaloradas, al tomar como base para la proyección un año frío.

Un agente ha señalado que se deberían revisar la capacidad contratada y el volumen prevista para Portugal, en la medida en que es considerado un exportador, cuando en el pasado ha sido importador, y que la implementación del tanque único probablemente reduzca la competitividad de las interconexiones. Adicionalmente, señala la necesidad de revisar la asignación de la capacidad por punto de entrada físico.

Por otra parte, tres agentes han señalado las inconsistencias entre la demanda prevista en la Circulares de retribución y la demanda prevista en la Circular de peajes, señalando al respecto que o bien la retribución bien los ingresos podrían estar sobrevalorados, lo que podría poner en riesgo el principio de sostenibilidad financiera.

Finalmente, un agente ha señalado que la metodología propuesta se ve afectada por la bondad de las variables de facturación, lo que incide en la estabilidad de las tarifas y la sostenibilidad del sistema e indica que solo a partir de estimaciones rigurosas se podrá tener una previsión fiable.

#### **4.3. Calendario de implementación**

Algunos agentes (5) han señalado la necesidad de publicar un calendario detallado relativo a la implementación de las Circulares de Acceso, Balance y Peajes, en los que se recoja la hoja de ruta de los distintos hitos, entre los que destacan: Tanque Virtual de GNL, Contratación de slots, facturación del almacenamiento de GNL, Balance en TVB y AVB, desaparición de la flexibilidad del 85%-105%.

En esta línea, dos de ellos han señalado la necesidad de coordinación de distribuidores y comercializadores, dado el impacto de la Circular sobre la operativa de los mismos y la necesidad de adaptar los sistemas informáticos, proponiendo implementar un periodo de pruebas para validar el correcto funcionamiento de los sistemas.

#### **4.4. Telemedida**

Un agente ha propuesto extender la telemedida para todos los consumidores por encima de 300 MWh, estableciendo a partir de ese consumo un término fijo por capacidad en lugar del término fijo por cliente.

Dos agentes han indicado la necesidad de recoger en la Circular el tratamiento de suministros que conforme a la normativa vigente no tienen obligación de telemedida y conforme a la Circular si y la penalización por no disponibilidad de telemedida.

#### **4.5. Modificación de las condiciones de contratación**

Varios agentes (8) ha señalado la necesidad de establecer en la Circular la posibilidad de modificar y, en su caso, cancelar los contratos de acceso en vigor a comercializadores y consumidores, que se hayan firmado de acuerdo con el rango anterior, señalando uno de los que la modificación debería poder hacerse hasta un momento cercano a la entrada en vigor de las nuevas condiciones, a efectos de poder asesorar a los consumidores adecuadamente.

#### **4.6. Reglas anti-acaparamiento**

Un agente ha señalado la necesidad de priorizar de alguna manera en la asignación de la capacidad de almacenamiento a los usuarios que suministran gas a cliente final, con respecto de otros usos de las plantas y proponen mantener la regla 3.6.1 hasta la plena entrada en vigor de la Circular de peajes.

Asimismo, un agente ha propuesto mantener en vigor la regla hasta que los agentes tengan posibilidad de contratar capacidad en el tanque.

#### **4.7. Impacto sobre normativa vigente**

Varios agentes (11) han señalado la necesidad de revisar el impacto de la Circular en la normativa vigente. En particular, han señalado la necesidad de adaptar los siguientes aspectos:

- Metodología de cálculo de la tarifa de último recurso
- Determinar los tipos de consumidores que van a poder acogerse a la TUR
- Penalizaciones por no disponer de telemedida
- Procesos de balance, reparto y liquidación de mermas.
- Derechos de alta, derechos de acometida, derechos de enganche y verificación y costes de inspección periódica
- Ficheros de intercambio de información entre distribuidores y comercializadores.

Al respecto, dos agentes han solicitado que se lleve a cabo un análisis exhaustivo de la normativa a modificar y que, en su caso, se proceda de inmediato a adaptar la regulación en aras de la seguridad jurídica.

Finalmente, dos agentes han solicitado que se incluya un apartado adicional en la Memoria en el que se recoja que esta adaptación deberá ser llevada a cabo por el Ministerio y las administraciones autonómicas antes de que entren en vigor los nuevos peajes.

#### **4.8. Coeficientes de mermas de distribución**

Dos agentes han señalado la necesidad de que en la Circular se publiquen los coeficientes de mermas de aplicación a los nuevos peajes.

#### **4.9. Bonificación consumo nocturno**

Dos agentes han indicado que es necesario aclarar si se mantiene la bonificación por el consumo nocturno aplicable al actual peaje 3.5 y si esta bonificación se extiende a todos los suministros.

#### **4.10. Comparación internacional**

Algún agente (3) ha indicado que la incorporación en el peaje de acceso a las redes locales de la retribución del transporte primario y secundario dificulta la posibilidad de realizar comparaciones internacionales de los peajes de transporte y distribución, que permita constatar el impacto de precios sobre la industria española.

En la misma línea, dos agentes han señalado que se tuviera en consideración que los peajes asociados a entrada-salida de red local no recogen exclusivamente costes de distribución, sino que contemplan otros costes de regasificación, junto con los costes de transporte regional y secundario, evitando así conclusiones equivocadas sobre los costes de distribución de España en comparación con el resto de los países europeos.

#### **4.11. Tratamiento de la industria gasointensiva**

Dos agentes han señalado la posibilidad de crear de la figura del consumidor gasointensivo (ya implementada en Francia) que, aunque pudiera no ser estrictamente un aspecto que pueda ser incorporado a través de la metodología tarifaria, se podrían ir dando señales para su creación por la Administración correspondiente.

#### **4.12. Peajes de interconexión con Francia**

Algunos agentes (6) han señalado el diferencial de precios del gas en el mercado ibérico respecto del resto de países de la Unión Europea y solicitan la eliminación de los peajes de interconexión de cara a la integración de los mercados gasistas y una postura firme de la CNMC ante el regulador francés solicitan la reducción de los peajes de interconexión con el país galo.

#### **4.13. Retribución del operador del Mercado**

Varios agentes (3) han señalado que la retribución del operador del mercado debe pasar de ser un componente de coste regulado a ser un servicio repercutido a los comercializadores mediante un *fee*, como sucede en el resto de países del entorno europeo.

## ANEXO I. ALEGACIONES

