

Comentarios Sedigas¹

Propuesta de Circular de la CNMC 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

Fecha: 30/09/2019

La CNMC ha publicado la Consulta Pública de la Propuesta de Circular de la CNMC por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte, redes locales y regasificación de gas natural. A continuación, se presentan las opiniones y comentarios de SEDIGAS a las mismas.

Comentarios Sedigas compartidos por todos los miembros de la asociación

1. Proceso

El procedimiento de elaboración de las circulares debería haber contado con un proceso previo de información más extenso y profundo. Reconociendo las restricciones temporales derivadas del RDL 1/2019, SEDIGAS expone que la CNMC debería haber reproducido la hoja de ruta utilizada en otros procesos regulatorios siguiendo las recomendaciones que el Consejo de Política y Gobernanza Regulatoria de la OCDE.

SEDIGAS considera, y cree que podría ser compartido por todos los agentes, que si la CNMC hubiera tenido la oportunidad de desarrollar unas jornadas de consulta previas y evitar hacer coincidir el calendario de consultas con mes de agosto, la propuesta definitiva de la propuesta de circular se habría beneficiado y hubiese otorgado un mayor nivel de consenso entre el conjunto de agentes.

2. Sobre el cambio de metodología

La propuesta de peajes de la CNMC supone un cambio radical en el modelo actual, introduciendo peajes que actualmente no existen y eliminando la componente de presión en los peajes de salida. Resulta imposible pronunciarse sobre la bondad de la misma a tenor de las siguientes consideraciones:

- Elevada sensibilidad de los resultados económicos de los peajes propuestos al importe de los costes de las actividades de Distribución, Transporte y Regasificación y su evolución. La Circular toma como premisa la retribución estimada en los borradores de Circular de Retribución de las actividades de Distribución, Transporte y Regasificación.

¹ GNCom ha optado por enviar sus comentarios/propuestas directamente a la CNMC

Estando estas normas en fase aún de tramitación y estando por lo tanto sujetas a potenciales variaciones, consideramos oportuno conocer los textos finales, puesto que cualquier alteración de las mismas podría conducir a resultados dispares a los mostrados en la Memoria de la presente Circular.

- Imposibilidad de evaluar la metodología al desconocer los valores de ciertos parámetros empleados en la asignación de costes y el valor de los parámetros alternativos que pudieran utilizarse.
- Ausencia de un análisis de impacto detallado para los consumidores y la afección a la competitividad del gas natural, el impacto global en la economía o en la recuperación de costes del sistema gasista.

Sólo cuando se disponga de información completa sobre los costes definitivos del sistema gasista, detalle del valor de los parámetros empleados en la asignación de costes y su impacto previsto para el sistema gasista, para la competitividad de los consumidores y para la economía en general, será posible hacer una valoración completa sobre la metodología propuesta.

2.1. General

La propuesta de circular propone un cambio de metodología de peajes, que rompe en gran medida con el modelo vigente. Esto, junto con el poco tiempo efectivo que se ha tenido para su análisis en profundidad, genera una cierta impredecibilidad entre los agentes. Además, no se trata de un cambio aislado sino que deben sumarse al resto de las propuestas de circulares publicadas por la CNMC en los últimos meses.

En conjunto, las circulares proponen una matriz de interrelaciones entre ellas que dificulta definir el nuevo horizonte regulatorio y su impacto final en el cliente.

Además, sería necesario profundizar en el análisis del mapa regulatorio y determinar si existen elementos en la propuesta de circular que entren en conflicto con otras normas o niveles competenciales.

2.2. Específicos

La memoria de la propuesta de Circular incluye una estimación de valores que resulta confusa, dependientes no solo del modelo de cálculo y parámetros utilizados, sino también de su posible aplicación gradual según el tipo de servicio, y de la propia retribución de actividades reguladas.

Para poder realizar un análisis más detallado, es necesario disponer de dichos valores con un plazo razonable de antelación a la aplicación del nuevo modelo.

Hoja de ruta

La puesta en marcha del paquete de borrador de circulares emitidas en los últimos meses, requiere de una hoja de ruta clara que dé visibilidad a los cambios requeridos en los sistemas informáticos de los distintos agentes. Dado que todas las circulares están relacionadas, es necesario entender el impacto de cualquier retraso que se pueda producir, ya sea de aprobación o de entrada en vigor de esta Circular y de las otras circulares gasistas. Esto genera una alta incertidumbre de cual serán los costes de los peajes para el año que viene 2020.

Esta propuesta de Circular, estrechamente conectada con las de acceso y balance, con dos periodos tarifarios diferentes planteados para el año 2020, junto con las disposiciones transitorias establecidas en cada una de las normas y el escaso plazo hasta fin de año, complica una aplicación clara, ordenada y consistente a partir del 1 de enero de 2020, tal como se pretende, para el conjunto del sector.

Es necesario que la CNMC muestre la hoja de ruta y cuáles deben ser los hitos que permitan adaptación de sistemas y procesos durante 2020. En cualquier caso la entrada en vigor efectiva debería hacerse coincidir con comienzo del año de gas cuando todos los elementos del sistema están suficientemente definidos y claros para los agentes. Para que el conjunto de agentes de sistema gasista tengan una adecuada comprensión del nuevo marco de peajes y tenga tiempo para la adecuación de sus sistemas propios a dicho marco serían necesarios desde su publicación 3 meses para el análisis y 6 meses posteriores para su implantación previos a la entrada en vigor efectiva de dichos nuevos peajes, evitando los transitorios.

Se debería además tener en consideración las implicaciones de una posible implantación no simultánea de las propuestas de Circulares y consecuencias de las mismas, sobre:

- **Adecuación de un calendario** que haga viable la aplicación de la nueva propuesta de peajes y la resolución de formatos (INF/DE/092/19) recientemente publicada en un proceso de información pública por la propia CNMC. Este calendario debe proponer plazos suficientes para la adecuada implantación de cada uno de los elementos², siendo deseable que sus calendarios no se solapen
- **Almacenamiento de GNL:** Contratación de capacidad ex ante, facturación y peajes aplicables. Interacción con normas de balance en TVB y aplicación de la regla 3.6.1.
- **Mecanismo 85-105% en el cálculo del caudal a facturar:** Medida de reducción de flexibilidad de gran impacto en la gestión de contratación de capacidad por parte de comercializadoras y consumidores, que requiere máxima claridad con antelación suficiente en cuanto a valores de peajes y coeficientes de corto plazo.

² SEDIGAS remitió durante dicha consulta su respuesta al borrador de Resolución incluyendo una propuesta de calendario que permitiera a los agentes realizar los ajustes necesarios para cumplir tanto con la circular como con la resolución.

- **Slots de buques:** Adaptación de la programación anual a los nuevos procedimientos de asignación mensual, con nuevas condiciones de firmeza e indefinición de peajes aplicables.
- **Peaje de salida de red troncal:** Aplicación, contratación y facturación de un peaje completamente nuevo.
- **Nuevos grupos de peaje para consumidores:** Necesidad de reubicación de consumidores de antiguos grupos tarifarios a nuevos, y estrategia de contratación teniendo en cuenta la desaparición del mecanismo 85-105%, los valores de los nuevos peajes y multiplicadores de corto plazo, y los coeficientes penalizadores por exceso de consumo diario.
- **Necesidad de adaptación de sistemas de facturación:** Transitorio necesario también para comercializadores, y dudas sobre los peajes aplicables durante el mismo y sobre posibles refacturaciones aplicables a dicho periodo.
- **Renuncia o mantenimiento de contratos vigentes:** Plazo restringido para tomar decisiones, y posiblemente sin disponer de información necesaria sobre valores de peaje aplicables.
- **Almacenamiento subterráneo y otros cargos:** Adicionalmente, a día de hoy no se dispone siquiera de un borrador de proyecto de Real Decreto que determine los cánones de AASS y el impacto del resto de costes del sistema en el conjunto de peajes (estructura y cuantía).

2.3. Clarificación del Marco Normativo

2.3.1. Cuestiones competenciales

La propuesta normativa en consulta por la CNMC propone modificaciones que rebasan los aspectos meramente tarifarios afectando a otros elementos de la relación entre el sistema gasista y los consumidores.

El Real Decreto-Ley 1/2019, de 11 de enero, refuerza la responsabilidad compartida a la CNMC y al Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) en relación con el marco normativo del sistema gasista. Por esta razón resulta necesario exigir a la CNMC y al MITECO su total coordinación para que la propuesta sea comprensible, adecuada y justa para el conjunto de agentes.

Es necesario pedir a la CNMC que identifique estas modificaciones parciales, debería ser objeto de un proceso de análisis y clarificación de cuál sería el marco normativo vigente como resultado de la publicación de la circular.

De forma general y no exhaustiva, las siguientes:

2.3.1.1. Peajes y sostenibilidad del sistema.

La Ley 18/2014, de 15 octubre, establece que los peajes no podrán reducirse mientras exista un déficit de financiación del sistema. La CNMC y el Ministerio deberían coordinarse para asegurar que la circular y el resto de la normativa aseguran el cumplimiento de este aspecto.

Asimismo los desajustes temporales entre ingresos y costes tienen la consideración de cargos y por lo tanto competencias del MITECO. Aun así, la CNMC los trata como retribución sujeta a la determinación de peajes.

2.3.1.2. RD 1434/2002

El Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural, y la propuesta de circular entran en conflicto en relación a la periodicidad de la facturación (mensual a propuesta de la CNMC para todos los consumidores) y la lectura (bimestral para los consumidores <100.000kWh/año según el RD1434 y competencia del MITECO). Con el objetivo de evitar reclamaciones derivadas de facturas estimadas, se propone mantener la factura bimestral para los consumidores <100.000kWh/año.

2.3.1.3. Regulación Autonómica

Adicionalmente la necesidad de un proceso más detallado de análisis normativo debería prestar especial atención a las posibles colisiones entre la nueva estructura de peajes y la estructura de precios de servicios regulados (derechos de alta, etc.) definidos a nivel de Comunidad Autónoma. Con el fin de evitar lagunas regulatorias, solicitamos la regulación subsidiaria de correlación entre la estructura nueva y la actual, en tanto no se adecue la normativa autonómica.

En resumen, se consideran que la CNMC debe definir de forma más detallada, un análisis del mapa normativo especificando los límites competenciales y normativos de la norma propuesta.

3. Mayor complejidad operativa

Mayor complejidad en la facturación al comercializador

Hasta ahora, el distribuidor facturaba a la comercializadora un único peaje, que era el término de conducción del peaje de transporte y distribución. Con la propuesta, el distribuidor deberá facturar al comercializador al menos los siguientes peajes:

- Peaje de salida de la red de transporte

- Peaje de entrada-salida de la red local (este es el mayor de los tres)
- Peaje de otros costes de regasificación, en forma de un término 100% variable.

Todo ello sin contar con los cargos adicionales que puede determinar el Gobierno mediante Real Decreto.

Discontinuidades

Se dan variaciones muy relevantes en los peajes respecto de los valores actuales (entre -53% y +220% en función del volumen de consumo) y existen discontinuidades en el paso de un peaje al siguiente provocando discriminaciones y generan inseguridad para el consumidor.

SEDIGAS considera que la CNMC debe profundizar en una metodología que elimine o, al menos, mitigue dichas discontinuidades.

Refacturación de peajes a todos los consumidores al pasar 1 año

Hasta ahora, solo se refacturaba el peaje a los consumidores de alta presión al pasar el año, en función del consumo verdaderamente habido para ajustarlos al escalón de consumo. Con la propuesta, parece que el distribuidor deberá refacturar a todos los consumidores, incluyendo los de <4bar, lo que puede dar lugar a numerosas reclamaciones.

Se propone que aquellos consumidores cuyo término fijo sea XX €/cliente se les reubique pero no sea necesaria su refacturación.

Reclasificación del peaje aplicable a todos los clientes

La CNMC propone que el peaje de entrada-salida de la red local (el mayor de los tres peajes aplicables a la demanda) se divida únicamente en rangos de consumo obviando los rangos de presión. Esto conlleva a que los clientes que han pagado las inversiones para conectarse en alta presión, tengan el mismo precio que un cliente doméstico. Sedigas solicita la revisión de este criterio con el fin de tener en cuenta las inversiones de los clientes.

4. Gas renovable

Entendiendo las restricciones derivadas de la normativa europea en el ámbito de sus funciones no se debe discriminar ni positiva ni negativamente determinados usos, sino que los peajes por el uso de las redes deben ser neutrales. Se echa en falta una propuesta que defienda maximizar el potencial de los gases renovables para la reducción de emisiones de CO₂. Una medida como eliminar los peajes a la inyección de biometano en las redes, está plenamente justificada desde el punto de vista de defensa del consumidor al procurar menores emisiones GEI.

En este sentido, compartimos la propuesta del MITECO:

“La CNMC no propone ningún descuento para la inyección de biometano en la red de transporte, ya que el Código de Tarifas de Red solo permite descuentos a las **entradas desde almacenamientos subterráneos, plantas de regasificación y puntos de entrada construidos con el objetivo de poner fin al aislamiento de los Estados** miembros de la UE.

En el caso de las redes locales, que no están sometidos a este reglamento, la CNMC propone un descuento del 50% en el término fijo. En este sentido cabe recordar que la Orden TEC/1367/2018, de 20 de diciembre, estableció con carácter provisional un descuento del 100% en el término fijo. Considerando la falta de inversión en este tipo de proyectos se considera adecuado eximir a estas instalaciones del 100% del término fijo”.

Adicionalmente en la Red de Transporte, es plenamente compatible con el TAR NC realizar ajustes (denominados **“ajustes secundarios”**) a los precios de referencia para tener en cuenta los puntos de entrada de biometano en la red de transporte.

En el caso particular de la inyección de biometano y otros gases de origen renovable, tras la aplicación de la metodología de precios de referencia, se podría aplicar una nivelación (opción c del artículo 9(4) del TAR NC) mediante la agrupación de todas las entradas de biometano a la red de transporte como un “grupo homogéneo de puntos”, cuyo peaje de entrada a la red de transporte se modificaría hasta igualarlo al equivalente a la inyección por la red de distribución, incrementado ligeramente el peaje del resto de puntos de entrada a la red de transporte. Esto permitiría seguir recaudando la misma retribución por los puntos de entrada a la red de transporte.

5. Propuestas por parte de Sedigas:

- Valorar la conveniencia de retrasar la fecha de aplicación de las tres circulares (peajes, acceso y balance), p.e. a octubre de 2020, junto con el establecimiento de los transitorios adecuados.
- Publicar los valores de los peajes con suficiente antelación (p.e. en mayo de 2020), junto con los correspondientes a CCII.
- Poder renunciar a contratos vigentes cuando se publique la circular de acceso y la de peajes, tanto para capacidades de entrada como de salida.
- Mantenimiento de la factura bimestral para los consumidores <100.000kWh/año.
- Desarrollar procedimientos específicos para refacturaciones (aclarando su no aplicación a consumidores domésticos), y dotar a los usuarios de herramientas efectivas para poder hacerlo, particularmente cuando se haya producido un cambio de comercializador.

- Que se informe a los comercializadores del grupo de peaje asignado a cada consumidor con antelación razonable, para facturar adecuadamente desde el inicio de aplicación de la circular de peajes, estableciendo la obligación de hacerlo a los distribuidores (o a quien corresponda).
- Instar normativamente a que los consumidores industriales teledados dispongan de acceso en tiempo real a sus datos de medición, para gestionar adecuadamente la eliminación del mecanismo 85-105% y las importantes penalizaciones por exceso de capacidad.
- Se debe profundizar en una metodología que elimine o, al menos, mitigue dichas discontinuidades.
- estableció con carácter provisional un descuento del 100% en el término fijo para la inyección de gas renovable.

Clientes industriales

La propia memoria de acompañamiento del borrador de circular recoge un impacto desigual para los clientes industriales como consecuencia de la nueva metodología propuesta.

El análisis económico de la memoria no realiza ningún tipo de valoración del riesgo asociado al sistema en el caso de que esta tipología de cliente, ante la pérdida de competitividad derivada de una estructura de peajes adversa, busque otras alternativas para satisfacer sus necesidades energéticas. En este sentido, es necesario recuperar los argumentos del Ministerio sobre el tema, y fomentar el uso de las infraestructuras con objeto de velar por la sostenibilidad económica del sistema.

Así pues, **la carga de cisternas no debería ser más competitiva que el gas canalizado**, especialmente cuando podría interpretarse que la indicación de la CNMC, al incrementar los peajes a la regasificación y reducir los asociados a la carga de cisterna, es fomentar el transporte del GNL por carretera en lugar de que los clientes industriales sean suministrados a través de la red de gasoductos.

Además, el análisis de la CNMC se basa en datos promedios. Sin embargo, la dispersión de tipología de cliente y de su consumo asociado, hace que los impactos no deseados de la propuesta puedan ser mucho mayores a los reconocidos. Desde Sedigas solicitamos un análisis de impacto detallado con el fin de preservar la sostenibilidad del sistema gasista.

Cisternas

La propuesta del peaje de carga de cisternas de GNL llega hasta el 12% de reducción por lo que incentiva de manera sensible la desconexión de los usuarios de la red, y la sustitución por suministros mediante plantas satélites de GNL. Si además tenemos en cuenta la problemática que

surge para algunos consumos industriales, ya descrito en el punto anterior, el riesgo de desconexión de la red se multiplica.

Esto puede provocar que se materialicen escenarios de reducción de demanda e incremento de peajes para los consumidores que se mantienen conectados.

El borrador de Circular y su Memoria proponen una metodología y estructura de peajes que, a partir de los valores que resultan de su aplicación, no solucionan la problemática actual de competitividad de la opción de suministro a consumidores industriales mediante gasoducto frente a la alternativa de la planta satélite monocliente, al menos en aquellos consumidores ubicados en rangos inferiores al denominado grupo D.7.

Es necesario poner en perspectiva que la propuesta de Circular, como resultado de la metodología que describe, resulta también en incrementos en los peajes a aplicar a los consumidores ubicados en los denominados rangos D.4 y D.8. En este rango se encuentran precisamente consumidores de tipología industrial, los cuales tienen la posibilidad de reaccionar ante dichos incrementos instalándose una planta satélite para disfrutar de las ventajas del gas natural.

Competitividad de los peajes de distribución en los rangos D.4-D.8

En lo que se refiere en particular a los peajes de acceso a red local aplicables a los consumidores ubicados en los citados rangos D.4 a D.8, el hecho de que la metodología haya realizado un reparto de costes basado exclusivamente en la intensidad del uso de la red, no habría interiorizado convenientemente que el coste unitario asociado a la captación e incorporación de los consumidores industriales es prácticamente inexistente frente al aplicable a consumidores domésticos.

Una vez que la metodología corrigiera este efecto, se incrementarían los costes a soportar por los consumidores domésticos, reduciéndose en consecuencia los soportados por los consumidores industriales y, con ello, se contribuiría también a reducir la brecha existente entre la opción de suministro a consumidores industriales mediante gasoducto frente a la alternativa de la planta monocliente.

Configuración del peaje de carga de cisternas

El peaje de carga de cisternas es el principal elemento diferenciador en la cadena de suministro entre la opción de suministro mediante gasoducto y planta satélite monocliente. Es por ello que un peaje de carga de cisternas inadecuado puede provocar que los cargaderos de cisternas de las plantas de regasificación se saturen de forma ineficiente con motivo de la carga de GNL para suministro a consumidores ubicados en zonas que en realidad tienen disponible la red de gas natural. En consecuencia, la metodología ha de tener una visión amplia sobre el servicio y sus implicaciones, de forma que se proporcionen las señales adecuadas para incentivar el uso de las infraestructuras de transporte y distribución ya construidas.

En este sentido, a continuación se exponen una serie de cuestiones que se considera no han sido tenidas en cuenta en la metodología propuesta por la CNMC, y que permitirán determinar un peaje de carga de cisternas más adecuado:

- En relación con los costes fijos considerados para la determinación del peaje, la Memoria señala que la retribución fija se asignará teniendo en cuenta que este servicio incluye una serie de elementos de las plantas de regasificación. Entre ellos debería incluirse, para poder desvincular el flujo físico del comercial, la red de transporte interconectada, de la cual el servicio de carga de cisternas también se beneficia, y por tanto debería contribuir a recuperar su coste incorporándolo en el cálculo del peaje.
- La propuesta de Circular en su artículo 35.1.d determina que el peaje se compondrá de un término de facturación por capacidad contratada, y otro de facturación por volumen. Sin embargo, el texto no prevé ningún precepto que incentive a que la capacidad contratada y reservada en los cargaderos por parte de los usuarios sea acorde a la que se demanda. Esta cuestión ha sido cubierta, para los peajes de transporte y los de acceso a las redes locales, mediante la inclusión de un término denominado facturación por capacidad demandada. Sería necesario, por tanto, que este peaje de carga de cisternas incorpore un término de facturación por capacidad demandada que penalice los desvíos entre la capacidad contratada y demandada.
- Aunque el borrador de Circular no lo explicita, sí parece deducirse de su redacción que prevé que la contratación y facturación del peaje de carga de cisternas se realice, como hasta ahora, de forma agregada para el comercializador que suministre a plantas satélite monocliente.

En virtud de todo lo expuesto, se solicita la revisión de la metodología propuesta por la CNMC de acuerdo a lo siguiente:

- Revisión de la metodología de asignación de costes en el peaje de distribución, sumando dos inductores más, con el objeto de modular la retribución de distribución a soportar por los consumidores industriales:
 - La intensidad del coste soportado por el distribuidor en el despliegue, captación y conexión entre tipologías de cliente,
 - La seguridad de suministro que se otorga a los clientes domésticos la NGTS 10.8
- Revisión de los costes asignados al peaje de carga de cisternas, de forma que soporte parte del coste de la red troncal, en tanto que gracias a la existencia de dicha red los usuarios del servicio de carga de cisternas pueden aprovecharse de la virtualización de las plantas de regasificación, al permitir la desvinculación del flujo comercial y el flujo físico.

- Modificación de los términos que componen la facturación del peaje de carga de cisternas incorporando un término de facturación por capacidad demandada que penalice los desvíos entre la capacidad contratada y demandada.
- Incluir de forma explícita en la Circular que la facturación del peaje de carga de cisternas se realice de forma individual por planta satélite de destino aprovechando la información de la que ya se dispone.

En cualquier caso, **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.

Gasineras

Consideramos que la propuesta de circular no ha prestado suficiente atención al impacto en gasineras. La movilidad a gas se considera uno de los principales “drivers” de crecimiento del sector. Además por sus actuales niveles de bajas emisiones y la posibilidad de la creciente incorporación de los gases renovables como combustible de automoción, le otorga a los vehículos a gas la posibilidad de convertirse en un “driver” esencial en la reducción de las emisiones GEI.

Sin embargo, la propuesta de circular dificulta el cumplimiento de la Directiva 94/2014 relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos que establece que los Estados deben garantizar en sus Marcos de Acción Nacionales la instalación de puntos de repostaje de GNC accesibles al público, con el fin de garantizar que los vehículos de motor puedan circular en aglomeraciones urbanas y suburbanas y en otras zonas densamente pobladas.

Los peajes asociados al nivel de consumo típico de una gasinera ponen en riesgo el desarrollo de 121 gasineras proyectadas actualmente con una inversión que supera los 65 millones de euros.

Además, supondría tanto la pérdida de competitividad de las 160 gasineras en funcionamiento en la actualidad como el encarecimiento del combustible para una flota que supera los 20.000 vehículos (incluyendo turismos, furgonetas autobuses y camiones).

Partiendo del nivel de incertidumbre referido en el punto 2 sería necesario ahondar en el trabajo de impacto para hacer viable esta nueva actividad, necesaria para la lucha contra el cambio climático y mejora de la calidad del aire.

Comentarios Sedigas con excepciones de algunos miembros de la asociación

Comentarios Sedigas excepto Cepsa y las Distribuidoras:

Plantas de GNL - Costes de seguridad de suministro y flexibilidad

Los costes de seguridad de suministro y flexibilidad que proporcionan las plantas deberían ser repercutidos a los clientes finales, y no a los usuarios de dichas plantas, puesto que las infraestructuras han realizado unas inversiones para garantizar los servicios de seguridad de suministro y flexibilidad, de los que se beneficia todo usuario final.

En concreto, cabe notar que:

- Se obvia la función de Seguridad de Suministro (SoS) que las Plantas de Regasificación procuran al Sistema Gasista Español, dado que la propuesta carga el coste del sobredimensionamiento planificado de las terminales de GNL, del que se beneficia todo el sistema, exclusivamente sobre los usuarios de dichas plantas.
- No tiene en cuenta las orientaciones de política energética que enfatizan en su primer punto el fomento del uso de las infraestructuras existentes. En particular, no fomenta la competitividad de las plantas españolas frente a las plantas de los países adyacentes, al no considerar el servicio básico de descarga, almacenamiento y regasificación como sujeto a competencia. Esto desincentiva el desarrollo de un HUB de GNL, que garantice a futuro un precio del gas competitivo en España, además de no ser consistente con el proyecto de agregación de plantas de GNL que se establece en la Propuesta de Circular por la que se establece la metodología y condiciones de Acceso al Sistema Gasista.

Por ello, y con objeto de realizar una correcta asignación de los costes y a la vez fomentar el uso de las infraestructuras, se reasignen los costes motivados por seguridad de suministro, dado que el Reglamento 2017/1938, exige el dimensionamiento del Sistema gasista de tal forma que cada estado miembro debe hacer frente al fallo del mayor punto de entrada de su sistema.

Por ello, y en cumplimiento de este reglamento, se exige al sistema gasista español disponer como mínimo de una sobrecapacidad equivalente al mayor punto de entrada del Sistema Gasista Español, junto a su correspondiente capacidad de almacenamiento asociada.

En el Sistema español esa sobrecapacidad se localizó en aquellas plantas de regasificación que, sin necesidad de inversiones adicionales, pudiesen evacuar la capacidad asociada a 'Seguridad de Suministro' de forma que se pudiesen minimizar las infraestructuras de transporte asociadas.

Por ello, esta asignación de costes, lejos de suponer un subsidio cruzado, supone una correcta asignación de los mismos, y debería traducirse en un peaje de Seguridad de Suministro.

Es necesario destacar que, la posibilidad de recuperación de costes de GNL por el uso de otras infraestructuras del sistema (por ejemplo a través de elementos facturados conjuntamente con los peajes de salida de transporte), por razones de seguridad de suministro y/o eficiencia en el uso, está establecida en Lituania, Grecia, Italia, Croacia o Portugal, o en el caso de almacenamientos subterráneos, notablemente en Francia.

Comentarios Sedigas excepto Iberdrola:

Bunkering

SEDIGAS reconoce que la reducción propuesta de los peajes de bunkering puede incentivar este mercado. Sin embargo, al no estar adecuadamente reconocidos los esfuerzos necesarios para poder hacer realidad este servicio en los diferentes puertos del país, podría no llegar a materializarse el potencial de crecimiento. Por lo que, desde Sedigas, proponemos que se puedan reconocer dichas inversiones a pesar de que el servicio no sea suficientemente rentable desde el inicio de su puesta en producción.

Peajes de entrada al sistema español-Francia

Se observa un incremento sustancial de los peajes de entrada al sistema español por Francia; sin embargo un bajo precio de entrada en el peaje por VIP Pirineos, redundaría en una mayor convergencia con los mercados europeos.

Este incremento de precio en los peajes de entrada por Francia, perjudica la liquidez del mercado gasista español, que verá reducida su atractivo como vía de entrada a Europa. Igualmente perjudica la creación de un mercado ibérico en la península y tendrá repercusiones sobre el precio del mercado eléctrico.

Peajes entrada sistema español - Portugal

Sedigas está de acuerdo en el peaje resultante de entrada al sistema español por Portugal, dado que incentiva el mayor uso de las plantas del sistema gasista español. Un menor peaje de entrada desde Portugal, incentivaría un mayor uso de la terminal de Sines, y no impactaría en decremento de precios en el sistema español.

Comentarios Sedigas excepto Iberdrola y Nortegas:

Reparto de costes entrada / salida

La propuesta analizada propone que cada entrada al sistema gasista español tenga un precio diferente, derivado del uso de la llamada "metodología de capacidad ponderada por distancia", que es la recomendada por la normativa europea. Sin embargo, en el caso español, la asignación de costes entre entradas y salidas planteada (50/50) da resultados inapropiados y distorsionados. El sistema

postal (precio igual para todas las entradas) cumple mejor con la condición de preservar la competitividad.

La metodología de asignación de costes fijos de la red troncal propone una **asignación del 50% al término fijo del peaje de salida, y del 50% al término fijo del peaje de entrada** (reparto 50/50) implicando una elevación drástica de los costes asignados a las entradas, y no resultando apropiado para el Sistema gasista español; por ello se propone un significativo decremento de los costes imputados a las entradas, y un incremento de los costes imputados a la salida, puesto que la asignación de costes excesivos en las entradas:

- eleva los precios de gas en el mercado mayorista, con consecuencias en los precios marginales de gas y electricidad, y en la convergencia con otros hubs;
- beneficia el uso de infraestructuras en países vecinos; y
- dificulta la traslación a los usuarios de los peajes realmente incurridos

Por ello, Sedigas solicita replantear el reparto de costes entre entradas y salidas, bajando el coste por entrar en el sistema gasista español y subiendo el coste por salida a los consumidores nacionales, aunque habría que excluir las salidas por conexiones internacionales para fomentar el uso de plantas para exportación. Un peaje de salida por conexiones internacionales barato puede permitir mayores entradas de GNL en las plantas, haciendo el PVB español más competitivo.