

Comentarios a la Propuesta de Circular 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

En Madrid, a 30 de septiembre de 2018

Con fecha 31 de julio de 2019 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha abierto la consulta pública en relación con la propuesta de Circular que se establece la para el cálculo de los peajes de transporte, redes locales y regasificación de gas natural.

En respuesta a dicha solicitud se recogen a continuación los comentarios de los miembros de la Asociación de Comercializadores Independientes de Energía (ACIE).

COMENTARIOS GENERALES

De forma general, ACIE valora el esfuerzo realizado por los distintos agentes involucrados en elaborar la propuesta de Circular con el objeto de mejorar los principios de suficiencia, eficiencia, transparencia y objetividad y no discriminación en la metodología de cálculo de los peajes de acceso a las infraestructuras gasistas de transporte, distribución y regasificación.

No obstante, nos gustaría resaltar la situación de incertidumbre vivida por parte de todos los agentes del sector, y en particular por los comercializadores, ya que estamos tomando decisiones de contratación para el año 2020, con el desconocimiento total del nuevo esquema que resultará de aplicación, el importe del valor de los peajes, y la nueva regulación de acceso y balance. Por lo que **resulta necesario, la publicación coordinada de todas las circulares** actualmente en proceso: particularmente la Circular de acceso, la Circular de balance y la Circular de peajes que ahora se comenta.

Por otra parte, y dado el calado de los cambios introducidos en la Circular que se somete a consulta, con impacto directo en todos los procesos de la actividad de comercialización, así como en el cliente final, resulta necesario **definir un calendario detallado** que contemple las modificaciones necesarias para su implementación.

Asimismo, es importante que exista una buena coordinación por parte de todos los agentes implicados, en particular, entre los distribuidores, que disponen de un período transitorio de 3 meses para la adaptación de sus sistemas de facturación, y los comercializadores que debemos modificar todos nuestros procesos; contratación, pricing y facturación entre otros, además de realizar la adaptación de los contratos con clientes. En este sentido, sería conveniente que existiese la mayor claridad y unificación posible en cuanto a los criterios y fechas de adaptación por parte de cada distribuidora, por lo que proponemos la existencia de un período de pruebas para validar el correcto funcionamiento de todos los procesos.

A continuación, se recogen nuestros comentarios de detalle a esta propuesta.

COMENTARIOS PARTICULARES

1. Competitividad de las plantas de GNL y metodología de cálculo

El informe de la Secretaría de Estado de Energía sobre la Propuesta de Circular de Peajes analiza la adecuación de la Propuesta a las orientaciones de política energética recogidas en la Orden TEC/406/2019. En dicho informe se pone de manifiesto el hecho, para nosotros incontestable, de que con los nuevos peajes las infraestructuras existentes pierden competitividad en relación a las de los países vecinos. Especialmente las de GNL que son las que más expuestas a la competencia están.

Queremos destacar que la situación de competitividad de las plantas es peor que la que presenta el ministerio pues es erróneo el análisis del coste de regasificación de las plantas francesas. Los costes correctos son:

Planta	Cap. Tanques	Regas	Fijo (€)	Variable (€/MWh)			Coste total (€/MWh)*	
				Mensual	Spot	Merzas	Mensual	Spot
Montoir	360.000	10 bcm/a	90.000	0,696	0,521	0,30%	0,786	0,611
Fos Cavaou	330.000	8,25 bcm/a	100.000	1,289	0,967	0,20%	1,389	1,067
Fos Tonkin	80.000	3 bcm/a	75.000	1,072	0,804	0,50%	1,222	0,954

*1TWh en Mont/Cavaou y 500GWh en Tonkin. Sin merzas.

Este coste total incluye los servicios de descarga, almacenamiento y regasificación

Por otro lado, es también importante resaltar la importancia de los peajes de corto plazo en los últimos años pues el mercado internacional de GNL ha ganado mucha liquidez en esos plazos y destacar que las plantas españolas son especialmente poco competitivas en esas operaciones, como se puede deducir de la tabla anterior. En las plantas francesas las operaciones Spot tienen una reducción del 25% en los peajes mientras que las españolas se multiplican por varios enteros dependiendo del caso.

Consideramos que la comparación con las plantas francesas es importante a la hora de evaluar la competitividad de las plantas españolas. Los 40TWh que entraron por VIP Pirineos en 2018 son 40 TWh que podían haber entrado por las terminales españolas de GNL de ser el acceso a estas más fácil y más barato.

No es necesario recordar que Francia con 3 terminales con una capacidad total de 770.000m3 de almacenamiento y 21bcm de regasificación, es decir algo mayor que la terminal de Barcelona, regasificó en 2018 127 TWh frente a los 167 TWh de las 6 terminales españolas en conjunto cuya capacidad es cuatro veces mayor que las francesas. Con esta comparación se pone de manifiesto que la baja utilización de las terminales españolas no es cuestión solo de una menor demanda de gas, como históricamente se ha justificado, sino también de una falta de competitividad.

Las razones principales de la falta de competitividad de las plantas españolas son actualmente:

ACIE fue fundada en 1999 y está formada por
ALPIQ, ENÉRGYA VM Gestión de Energía, ENÉRGYA VM Generación, AXPO Iberia, ENGIE España, FACTOR Energía, NEXUS
Energía, ACCIONA Energía, ENARA Energía, FENIE Energía y Agente Del Mercado Eléctrico

- El acceso a las plantas. El actual sistema de asignación de Slots no permite la entrada de más buques (aunque la capacidad de las plantas sí) al no controlar GTS y transportistas la regasificación de los usuarios. Estos, que en conjunto viabilizan las operaciones, dejan muchas fuera pues la incertidumbre sobre el uso que de ese gas harán los usuarios les hace temer la viabilidad de operaciones futuras
- El coste de acceso, en especial los peajes de corto plazo.

La circular de acceso debería de poner solución al primer problema con el producto de capacidad de almacenamiento en los tanques y la facultad del Gestor de regasificar aquel gas que no tenga almacenamiento contratado. Este mecanismo debería de posibilitar una mayor oferta de slots de descarga.

El segundo problema, el del coste, es el que ha de abordarse en la circular de peajes estableciendo unos peajes competitivos con las plantas del entorno. Apoyamos y entendemos que la propuesta tiene que respetar además el principio de sostenibilidad económica del sistema gasista y no consideramos válidos unos peajes que generen déficit.

Creemos que es posible conseguir ambos objetivos, la competitividad de nuestras plantas y su sostenibilidad económica, pero para ello es importante incorporar en las hipótesis utilizadas que los cambios introducidos en las circulares de acceso y unos peajes finales más competitivos aumentará el uso de las plantas, desplazando seguramente la entrada por CCII. Con ese punto de partida, al dividir los costes de las plantas entre un volumen de uso mayor, los peajes resultantes serán menores. En un paso posterior habrá que analizar si estos peajes son suficientemente competitivos y sostienen las hipótesis utilizadas o es necesario algún tipo de acción adicional (peajes transitorios) para no renunciar a ninguno de los objetivos propuestos.

Cabe mencionar aquí que no solo el aumento de volumen está justificado al desplazar el GNL entradas de gas desde otros puntos del sistema, sino que en los últimos meses estamos viendo demanda nueva de GNL relacionada en su mayor parte con operaciones de small scale, que justificaría utilizar unas hipótesis de uso de las plantas más optimistas.

La metodología de cálculo y las hipótesis utilizadas en la Propuesta actual no cree en esto y utiliza unos datos de entrada de GNL por plantas basados en los volúmenes de 2019 donde las plantas, como hemos explicado anteriormente, adolecen de una serie de problemas que las ha mantenido infrautilizadas.

Basándonos en lo anteriormente expuesto, proponemos:

- Calcular de nuevo los peajes aplicables a los servicios en planta de regasificación utilizando unos volúmenes mayores a los contemplados en la propuesta. Estos volúmenes deberían de asumir que al menos la entrada desde VIP Pirineos se sustituye en su mayor parte por entradas de GNL y además incorporar un crecimiento de la demanda de GNL por nuevos usos (bunkering y uso de GNL en gasineras)
- Conseguir un peaje competitivo para las entradas de corto plazo. Este puede ser estableciendo un peaje al producto agregado (DAR) que compita con el de otras terminales europeas

Como aspecto colateral de las cuestiones analizadas previamente, debemos significar que España debe hacer valer la tendencia promovida por las instituciones europeas de eliminar los peajes de interconexión para lograr la integración de los mercados gasistas de la UE, objetivo prioritario del “Gas Target Model”. En tanto el peaje existente del lado francés penaliza la vehiculación de gas a Europa, desde España, desincentivando el uso de nuestras regasificadoras y estructuras logísticas, consideramos que la CNMC debería incluir como objetivo expreso de la Circular el fomento activo de la eliminación de los peajes de importación con Francia.

2. Impacto para la gestión del comercializador.

Debe considerarse que lo dispuesto en la Circular implica reubicar a los consumidores de antiguos grupos tarifarios en los nuevos, con la consiguiente estrategia de contratación, los valores de los nuevos peajes y los multiplicadores de corto plazo así con los coeficientes penalizadores por exceso de consumo diario. Al mismo tiempo será necesario adaptar los sistemas de facturación. De hecho debe considerarse que los distribuidores van a empezar a facturar 3 peajes a los comercializadores en el suministro a cliente final, a diferencia del peaje de conducción que se factura en la actualidad. **La Circular debe por tanto ponderar el establecer que los distribuidores informen con antelación a los comercializadores del grupo de peaje asignado a cada comercializador.**

Al igual que se recogió en la propuesta de Circular de acceso, consideramos que **cuando esta propuesta de circular sea aprobada y entre en vigor, ante el cambio tan importante que se regula, debe posibilitarse la modificación, y en su caso cancelación de contratos en vigor.** En este sentido, y de manera particular, los clientes con contrato anual deben tener la posibilidad de modificar su caudal diario contratado Qd.

3. Reducción del coeficiente de penalización en la aplicación de la facturación por capacidad demandada

En relación con la facturación de los peajes de transporte y redes locales (artículo 16 y 25 de la propuesta de Circular), en la propuesta se propone como factor de penalización un ajuste del valor de 5 en los contratos diarios generados de manera automática cuando la capacidad máxima diaria demanda por un consumidor nacional sea superior a la suma de las capacidades contratadas por parte de dicho usuario. De esta manera, se elimina la flexibilidad del 85-105 % actualmente sin coste para el usuario.

Desde el punto de vista de ACIE, este valor debería estar armonizado con los países que conforman la iniciativa regional del sur, en el caso de que se aplique en dichos Estados miembros. No obstante, consideramos exagerado el valor del factor de penalización que se propone más aún si se tienen en cuenta las actuales deficiencias en la información disponible y la inexistencia de herramientas que permitan al usuario la posibilidad de reducir el impacto de este contrato automático.

Debería valorarse la introducción regulatoria de que los consumidores telemedidos dispongan, a través de sus comercializadoras, de acceso en tiempo real a sus datos de medición para gestionar correctamente la eliminación (de llevarse a cabo) del mecanismo de flexibilidad 85-105%.

4. Metodología de cálculo de los coeficientes intradiarios.

La Propuesta introduce un multiplicador intradiario para el cálculo del coeficiente, vinculándolo de esta forma al número de horas de contratación del producto, de forma que existen 24 valores diferentes para cada día. Esta complejidad de cálculo introducida en la circular, frente al esquema actual, donde solamente existe un único valor, puede desincentivar la contratación de productos intradiarios, por lo que se propone una simplificación del cálculo.

5. Peaje de licuefacción

En relación con los peajes de regasificación por los servicios individuales prestados en la planta de regasificación, la propuesta recoge en su estructura un peaje de licuefacción virtual que consta de un término fijo en €/MWh/día. Desde nuestro punto de vista, y considerando que la definición de licuefacción virtual (“este servicio permite licuefactar de forma virtual el gas natural desde el punto salida de la red de transporte hacia al Tanque Virtual de Balance”), entendemos que es más adecuado sustituir este término fijo por un término variable en €/MWh, aplicándolo directamente a los MWh de gas natural que virtualmente salgan de la red de transporte al Tanque Virtual de Balance.

6. Coeficientes de mermas en la red de distribución:

La Propuesta no hace mención alguna a los coeficientes de mermas que resultarán de aplicación según la nueva estructura de peajes definida en la Circular. Dado que las modificaciones introducidas en la Propuesta de Circular obligarán a la revisión de todos los contratos con consumidores finales, es necesario que la Circular de peajes que se publique finalmente incluya los coeficientes de las mermas, con el fin de realizar todas las modificaciones contractuales de una sola vez, y no introducir mayor incertidumbre tanto en el lado de comercializadoras como de clientes finales.

7. Impacto desigual sobre nuevos negocios

La estructura tarifaria que se plantea puede beneficiar los servicios de bunkering si bien es necesaria una estrategia coordinada con las administraciones portuarias para posibilitar que estas necesidades logísticas se hagan realidad y que las mismas estén lideradas por los comercializadores, no los distribuidores, evitando así que estas estructuras terminen cargando los peajes.

De forma contraria, la estructura tarifaria puede perjudicar a las gasineras ya que los peajes asociados al consumo promedio de las gasineras se encarecerían respecto a lo actual. Es necesario por tanto, realizar un esfuerzo para revisar esta cuestión y facilitar que los comercializadores puedan encabezar el desarrollo de estas estructuras que sin lugar a dudas fomentan el uso del gas en la transición energética.