

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

Fecha: 29/09/2019

La CNMC ha publicado las Consultas Públicas 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 (CIR-DE-003-19). A continuación, se presentan las opiniones y comentarios de los distribuidores a las mismas.

1. Proceso

El procedimiento de elaboración de las circulares ha carecido de un mínimo nivel de transparencia. Se han publicado estas propuestas de Circulares sin haber dado oportunidad a los agentes a expresar previamente su posición respecto al objeto de las mismas y sin establecer con anterioridad un diálogo abierto con el sector, vulnerando así el Artículo 133 de la Ley 39/2015 sobre Participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos: “Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma”. No se puede considerar que la consulta sobre la metodología de peajes lanzada por la antigua CNE en 2013 sea parte de este procedimiento. El contexto regulatorio, el nivel de desarrollo del mercado de aquel entonces difiere del actual.

Este proceder no es habitual dentro del ejercicio de transparencia que realizan otros reguladores. Esta revisión regulatoria, hubiese requerido de un proceso pausado y ordenado para crear una certidumbre y estabilidad con los agentes involucrados.

No se han seguido las recomendaciones que el Consejo de Política y Gobernanza Regulatoria de la OCDE formuló a los países miembros de la organización en el año 2012 ni tampoco las que el Consejo de Reguladores Europeos de la Energía (CEER) realiza para sus propias consultas. Cabe recordar que la CNMC es miembro de CEER y estas guías de buenas prácticas deben entenderse también como un referente para los propios reguladores nacionales.

Por tanto, se considera que, como mínimo, la CNMC debería haberse adherido a los principios de un proceso abierto, considerando la transparencia y la participación en todo el proceso regulatorio a fin de asegurar que la regulación se encuentre al servicio del interés público, haber planeado un calendario de consultas más espaciado teniendo en cuenta los plazos de que disponía, haber realizado (para aquellas reformas de mayor calado) consultas previas conceptuales indicando el objetivo de la revisión, haber otorgado mayores plazos de respuesta, ajustados a la relevancia de las

propuestas, haber fijado diferentes sesiones públicas, seminarios y encuentros bilaterales, prestando especial atención a los agentes más impactados y debería haber llevado a cabo, entre otros, diferentes análisis de impacto regulatorio relevantes y exhaustivos.

Tampoco cumple el proceso seguido con lo indicado por su presidente en la carta de contestación del pasado 20/10/2017 en la que nos animaba “a seguir colaborando con los servicios técnicos de esta Comisión, en aras de un mejor análisis y las mejores propuestas para el sistema gasista español”. Claramente esta colaboración ha sido truncada y no ha existido voluntad por parte de los servicios técnicos de la CNMC de recoger la mejor información disponible para poder elevar una propuesta regulatoria justa y equitativa. No obstante, teniendo en cuenta la acumulación de consultas en un corto periodo de tiempo, la magnitud de los cambios metodológicos y numéricos previstos, las recomendaciones de la OCDE y de CEER ya mencionadas, y la práctica en países de nuestro entorno, se puede afirmar que la CNMC ha seguido una mejorable praxis regulatoria.

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. 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 han 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 clientes.

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 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.**

2.3. Una hoja de ruta inexistente

No sólo en esta propuesta de Circular sino que es extrapolable al conjunto del paquete normativo propuesto en los últimos meses por la CNMC, no queda claro qué ocurrirá en caso de que se atrase la aprobación y 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 solicitar a la CNMC que aclare la hoja de ruta y cuáles deben ser los hitos que permitan la 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.

Los Distribuidores consideran que 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.

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

Los distribuidores consideran que se debe proponer la 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 elementos¹.

2.4. Clarificación del Marco Normativo

2.4.1. Cuestiones competenciales

La propuesta normativa 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.

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 cual sería el marco normativo vigente como resultado de la publicación de la circular.

Esto genera una serie de elementos que deberían ser aclarados ya que se considera que la circular no puede modificar lo establecido en otras normas. Entre otras:

2.4.1.1. 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. Aún así, la CNMC los trata como retribución sujeta a la determinación de peajes.

¹ 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.

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..

En este sentido, **los distribuidores proponen mantener las lecturas bimensuales.**

2.4.1.2. 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, los distribuidores 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.

2.4.2. Convergencia del modelo actual y el propuesto

Los distribuidores consideran que sería necesario una mayor aclaración por parte de la CNMC sobre cómo se va a producir la convergencia entre los peajes existentes y los propuestos en la Circular.

3. Sostenibilidad del Sistema

Como recoge la propuesta de Circular, la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, establece que los precios de los peajes y cánones deberán respetar el principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema gasista y ser suficientes para cubrir los costes por el uso de las instalaciones de transporte, distribución y plantas de gas natural licuado.

Por otro lado, el Artículo 61 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia establece “mientras existan anualidades pendientes de amortizar de años anteriores, los peajes y cánones no podrán ser revisados a la baja”. Es decir, que la recaudación del sector gasista no puede disminuir mientras subsistan amortizaciones pendientes.

Sin embargo, del análisis del texto publicado existen diferentes aspectos que surge la duda de que vayan a cumplir los objetivos de recaudación y por tanto que se cumpla con el principio de sostenibilidad del sistema sin ajustes posteriores.

3.1. 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. Resulta especialmente significativo que la CNMC reconozca un aumento de los peajes para consumidores industriales conectados a la red primaria no troncal o a la red de transporte secundaria.

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, entre ellas el suministro de gas mediante planta de GNL, en la medida que su coste es inferior al del suministro por cisterna y planta monocliente..

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 pueda ser mucho mayor de reconocido.

En este sentido es necesario recuperar los argumentos del Ministerio sobre tema. 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.

3.2. Cisternas

La bajada propuesta del peaje de carga de cisternas de GNL llega a un 12% incentiva de manera sensible la desconexión de los usuarios de la red y la sustitución por suministros mediante plantas satélites de GNL.

Está propuesta en si misma parece fomentar el desplazamiento hacia el GNL en los suministros para un conjunto de consumidores. 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.

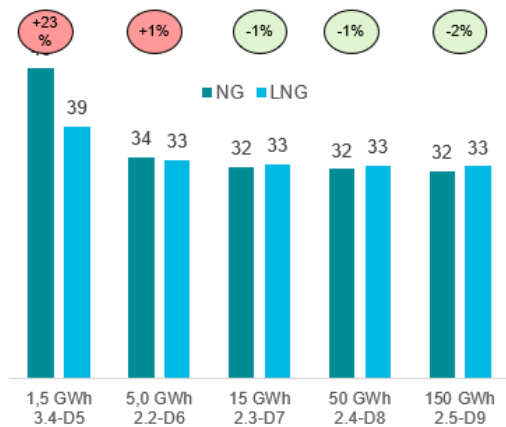
Esto puede provocar que se materialicen escenarios de reducción de demanda e incremento de peajes para los consumidores que se mantienen conectados.

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

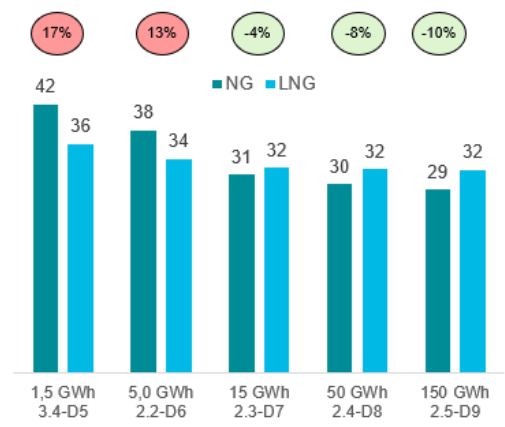
la planta satélite monocliente, al menos en aquellos consumidores ubicados en rangos inferiores al denominado grupo D.7.

En ese sentido, en los siguientes gráficos se muestran en términos relativos (€/MWh) y para diferentes perfiles de consumo, el coste anual de la opción de suministro mediante conexión a red frente a la de planta satélite monocliente, incluyendo el coste de la materia prima, la totalidad de los peajes asociados, así como el coste de transporte de GNL y mantenimiento de la planta monocliente.

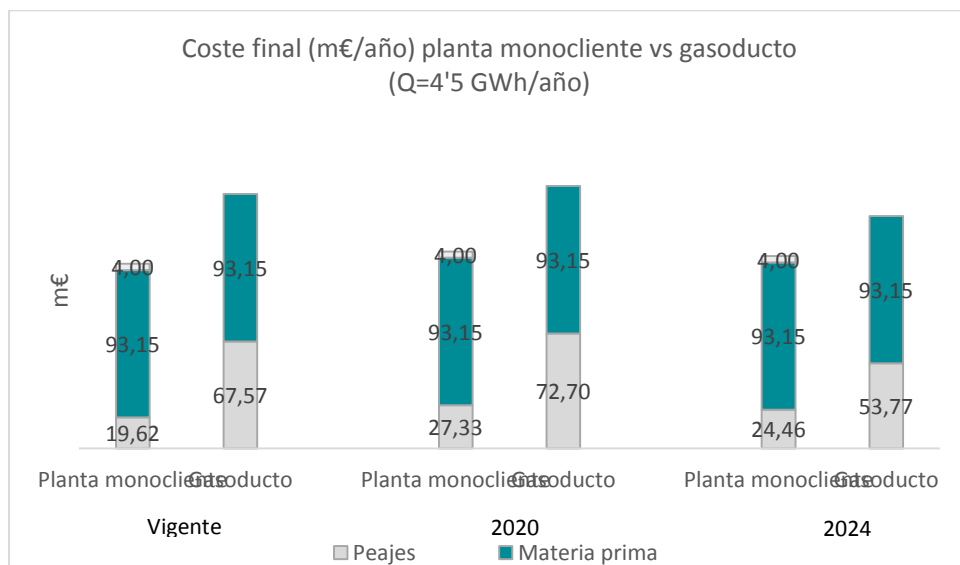
Con peajes actuales



Con peajes propuesta CNMC (2026)



En particular, mostrando el coste anual en términos absolutos (miles de €/año) para un consumidor tipo de este perfil (4'5 GWh/año) se observa como ambas opciones (planta monocliente vs gasoducto) tienen en la actualidad una diferencia de coste muy relevante que persistiría en el tiempo también con la metodología propuesta por la CNMC y que se debe, prácticamente en su totalidad, a las diferencias en los peajes que les resultan de aplicación.



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.

Para un mejor entendimiento de los motivos que conducen a esta situación, resulta procedente analizar esta cuestión desde dos perspectivas separadas.

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

En lo que se refiere en particular a los peajes de distribución 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.

Es decir, para captar e incorporar a un consumidor doméstico son necesarias, a diferencia de lo que ocurre con los consumidores industriales, campañas de expansión, multitud de gestiones a nivel de comunidad de propietarios e individuales, interlocución con instaladores, seguimiento de la contratación y conexión, etc.

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 monoclente.

3.2.2. 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 monoclente. 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.

Así, con un peaje de cisternas adecuadamente configurado se propiciará que la opción de suministro a través de camiones cisterna de GNL no resulte más competitiva que el suministro a través de la red de transporte y distribución, y de esta forma se evitará todo aquel tránsito de camiones cisterna que no sea estrictamente necesario, lo cual resulta coherente desde la perspectiva económica, energética y medioambiental, en tanto que es una alternativa menos eficiente que el transporte por gasoducto

debido al incremento de tráfico rodado de camiones y las emisiones que todo ello supone, y porque no aprovecha 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 los que se encuentran los cargaderos, parte del tanque de GNL, parte de las bombas primarias, parte del sistema de antorcha y combustor, y parte de la obra civil y de los sistemas informáticos entre otros.

A este respecto, es preciso señalar que el servicio de carga de cisternas se va a beneficiar del nuevo modelo logístico de plantas de regasificación en el sentido de que, gracias a la existencia de la red de transporte, los usuarios van a poder virtualizar comercialmente las operaciones y adquirir GNL en una planta de regasificación siendo cargado en un camión cisterna en otra planta de regasificación. Obviamente, para poder desvincular el flujo físico del comercial tiene que existir una 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 cuyo principio es que, cada día que el caudal demandado de un servicio supere lo contratado, se realizará una facturación desincentivadora por dicho exceso. 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 comercializador que suministre a plantas satélite monocliente.

Esto supone que un comercializador pueda agrupar las puntas de consumo de su cartera de clientes para conseguir soportar un peaje de carga de cisternas inferior. Además de que ello representa una barrera de entrada para nuevos comercializadores que no pueden realizar esta agrupación, hay que tener en consideración que los cargaderos de cisternas tienen que estar diseñados para asumir que esa cartera de clientes, que en un momento dado está agregada, se puede disgregar y las puntas de demanda asociadas a esos clientes pueden pasar a ser abastecidas por otro comercializador. En definitiva, los cargaderos de cisternas de las plantas de regasificación deben estar diseñados para

abastecer las puntas de las plantas satélite monocliente con una simultaneidad determinada que es independiente de los comercializadores que las abastezcan.

El peaje de carga de cisternas para plantas monocliente representa, en definitiva, un peaje de salida del sistema gasista cuyo objeto es el transporte de GNL para abastecimiento a una o varias plantas satélite monocliente (y por ende, a un consumidor final, o varios).

Es por ello que sería necesario que, de la misma forma que en los servicios de acceso a las redes locales el término fijo se determina de forma individual por punto de suministro y no se permite que un determinado comercializador agregue las capacidades contratadas de sus consumidores industriales para soportar un término fijo del peaje de distribución inferior, la facturación de la capacidad contratada y demandada en los terminales de carga de GNL debería realizarse de forma individual por planta satélite monocliente de GNL de destino, independientemente de que un usuario (comercializador) cargue en una única cisterna el GNL de varios consumidores industriales.

El Gestor Técnico del Sistema, y cada propietario de una planta de regasificación, ya dispone del detalle individualizado de plantas satélite monocliente a las que va destinada cada carga así como el porcentaje de gas destinado a cada una de ellas, dado que así lo exige el protocolo de detalle PD-12. Por lo tanto, con la regulación vigente ya existen medios para que la facturación del peaje de carga de cisternas se realice de forma individualizada para cada planta satélite de destino.

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

- i. **Revisión de la metodología** de asignación de costes en el peaje de distribución para reflejar de forma adecuada sumando al inductor ya recogido por la propuesta los siguientes:
 - a. la intensidad del coste soportado por el distribuidor en el despliegue, captación y conexión entre tipologías de cliente,
 - b. la seguridad de suministro que se otorga a los clientes domésticos la NGTS 10.8

Con el objeto de modular la retribución de distribución a soportar por los consumidores industriales.

- ii. **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.
- iii. **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.
- iv. **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.

3.3. Gasineras

Consideramos que la propuesta de circular no ha prestado suficiente atención a como queda recogida las gasineras. La movilidad a gas se considera uno de los principales vectores de crecimiento del sector. Además por sus actuales niveles de bajas emisiones es una clara alternativa la posibilidad de la creciente incorporación de los gases renovables como combustible de automoción 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 pone en riesgo paralización del 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).

Volviendo al potencial del gas vehicular, la propuesta supone un:

- Perjuicio para la calidad del aire en las ciudades ya que se limita el potencial del gas natural de reducción de las emisiones de NOx y partículas.
- Pérdida de competitividad para el sector de fabricación e I+D de automóviles / camiones de tecnología GNC / GNL en España (Seat, Iveco).
- Desincentivo para la inyección de biometano en la red de gas.

Teniendo en cuenta que esta nueva actividad no es rentable desde el principio de su puesta en servicio y que ayuda a alcanzar los objetivos medioambientales adquiridos como Estado Miembro, los Distribuidores, proponemos la creación de programas de ayudas para la promoción de actuaciones que ayuden a alcanzar dichos objetivos medioambientales

4. Mayor complejidad operativa

4.1. 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.

Así mismo la Circular introduce modificaciones, sin efecto práctico, pero que exigen modificación de la forma de facturar y que no aportan valor, si acaso confusión. Nos estamos refiriendo al cambio de kwh a Mwh y el tema de los decimales. Por ello proponemos no alternar las unidades de medida.

4.2. 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.

Los distribuidores consieran que la CNMC debe profundizar en una metodología que elimine o, al menos, mitigue dichas discontinuidades

4.3. 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, en el caso de alta de nuevos clientes o modificaciones de contratación. Con la propuesta, parece que el distribuidor deberá refacturar a todos los consumidores, incluyendo los de baja y media presión, lo que puede dar lugar a numerosas reclamaciones.

Partiendo de la imposibilidad de pronunciarse en detalle sobre la propuesta por lo motivos ya expuestos en el punto 2 del presente documento, y en función de como termine finalmente definido el modelo de peajes, se puede vislumbrar la existencia de incentivos que tendrían como consecuencia una menor recaudación del sistema.

5. GAS RENOVABLE

Entendiendo la restricciones derivadas de la normativa europea en el ámbito de sus funciones no puede discriminar ni positivamente 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 punto de vista del defensa del consumidor al procurar una menores emisiones GEI.

En este sentido, compartimos la propuesta del MITECO en el sentido de:

“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”.