



**COMENTARIOS DE EDP ESPAÑA, S.A.U. (GRUPO EDP) 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”.**

Con motivo de la publicación el 31 de julio de 2019 en la sección de consultas públicas de la página web de la Comisión Nacional de Mercados y Competencia del trámite de información pública sobre el proyecto de Circular antes mencionada desde EDP enviamos una serie de comentarios y propuestas que se recogen a continuación.

**Consideraciones generales.**

En primer lugar, queríamos manifestar la necesidad de una adecuada coordinación con Gobierno y Ministerio para la Transición Ecológica, puesto que, de acuerdo con el Real Decreto-Ley 1/2019, es competencia de estos organismos el desarrollo de una metodología de cargos por otros costes del sistema, que deberán sumarse a los peajes para obtener todas las componentes reguladas que afectan al precio final del cliente. Igualmente, la metodología para la fijación de la tarifa de último recurso debe ser revisada en paralelo. Además, recientemente, el Ministerio para la Transición Ecológica ha publicado un informe sobre esta propuesta de Circular realizando observaciones importantes al contenido de la misma, lo que puede dar lugar a cambios en la propuesta de Circular que los agentes deberíamos conocer con la mayor antelación posible.

Por ello debe coordinarse la aplicación de cargos y peajes de forma que pueda analizarse el impacto de las mismas sobre los consumidores de una forma conjunta. Asimismo, deben analizarse conjuntamente los cambios que introduzcan en la operativa de las empresas en sus actividades de medida/contratación/facturación para establecer unos periodos transitorios de adaptación suficientes y coordinados que eviten introducir confusión entre los consumidores. En ese sentido, estimamos que sería adecuado que el transitorio fuera tal que ningún consumidor se viera afectado por los cambios que supone la Circular hasta octubre de 2020, para que a las empresas comercializadoras nos diera tiempo a adaptar nuestros sistemas y los contratos que tenemos con los clientes.



En cualquier caso, la propuesta presenta aspectos muy positivos que nos gustaría resaltar, entre ellos:

- la reducción de los multiplicadores en la mayor parte de los productos de corto plazo, que aumentarán la flexibilidad de los comercializadores de gas a la hora de gestionar su logística de aprovisionamientos, lo cual sin duda redundará en mejores precios para los consumidores y para las centrales de generación, con el consiguiente impacto positivo en el precio del mercado eléctrico
- la creación de un peaje de otros costes de regasificación que permita rebajar el precio de los servicios de regasificación para evitar penalizar el uso de las plantas de GNL.
- La gradualidad en la aplicación de precios de peajes de regasificación (y parece que también en peajes de redes locales)

No obstante, estamos preocupados por el incremento de precios en los peajes de entrada al sistema de transporte gasista español, en particular por el incremento en la entrada desde la interconexión con Portugal y el incremento en los peajes de regasificación. Como detallaremos después, creemos que la interconexión con Portugal debe tener unos precios regulados lo más bajos posible para no perjudicar el desarrollo de un mercado ibérico de gas y favorecer la convergencia de precios dentro de la península. Igualmente, el incremento del precio de los servicios de regasificación creemos que perjudica al precio del mercado de gas y al precio del mercado eléctrico, y supone una barrera de entrada a la introducción de gas al sistema.

Por último, hay algunos aspectos que añaden incertidumbre a la operativa de los ciclos combinados de gas y que podrían impactar en el precio del mercado eléctrico, por ejemplo el hecho de que se refacturen pasado un año la contratación de productos de corto plazo y el incremento sustancial de los multiplicadores en el caso de contratación de productos intrariarios.

### **Propuestas de mejora**

Desde EDP nos gustaría proponer las siguientes modificaciones:

1. Entrada en vigor y periodo transitorio: solicitamos que se retrase la entrada en vigor de los nuevos precios a octubre de 2020.



Como hemos expuesto ya, solicitamos que los nuevos precios de peajes no sean de aplicación antes de octubre de 2020, evitando la introducción de precios transitorios durante 2020 que solo vayan a utilizarse por unos meses, con el objeto que haya tiempo suficiente para adaptar sistemas y contratos e informar a los clientes.

Llamamos la atención para la necesidad de encajar en el periodo transitorio de adaptación la aprobación de modificaciones en la Resolución de la CNMC por la que se establecen los formatos de ficheros de intercambio de información entre comercializadores y distribuidores. Los comercializadores deberíamos tener un transitorio de al menos 6 meses desde la aprobación de la citada Resolución para adaptar nuestros sistemas a los relevantes cambios que se producen.

Dado el cambio en las condiciones de facturación que se producen, solicitamos que se considere la posibilidad de renunciar a capacidad, de forma total o parcial, de todos aquellos contratos, indefinidos o estándares, de cualquier tipo de servicio, que se hayan firmado de acuerdo con el anterior marco regulatorio. Esta renuncia debería poder materializarse hasta un momento bastante cercano a la entrada en vigor de las nuevas condiciones, con el objeto que dé tiempo suficiente para analizar, asesorar a los clientes y tomar decisiones.

Durante el periodo transitorio hasta que los comercializadores no adaptemos nuestros sistemas y contratos, solicitamos que no haya ningún cambio en la forma en la que se factura a los consumidores, en particular en lo relativo a la aplicación de la regla 85/105, o mínimo hasta la entrada en vigor de los nuevos precios. Igualmente, sería deseable que tampoco se cambiase la regla 85/105 u otras reglas (ej: la regla NGTS 3.6.1) antes de que se puedan aplicar los nuevos precios (entre otras cosas porque sin precios de capacidad no tiene sentido contratar capacidad en almacén de GNL, por ejemplo).

Por otro lado, queremos exponer que la entrada en vigor de los nuevos peajes debe ir acompañada con la revisión de la metodología de cálculo de la tarifa de último recurso, pues de lo contrario los comercializadores podrían estar afrontando unos costes diferentes a los que luego traspasarán a los clientes a través de la TUR.

Sería deseable, dada la desaparición de los peajes 3.1 y 3.2, conocer lo antes posible cuáles van a ser los tipos de peajes o tipos de consumidores que van a poder acogerse a la tarifa de último recurso. Creemos que puede ser una oportunidad para reducir el



ámbito de aplicación de la TUR, dada la madurez del mercado liberalizado de gas y para favorecer el incremento de competencia en el mercado minorista.

En el periodo transitorio se debe informar con antelación suficiente a los comercializadores de cuál va a ser el nuevo escalón de peaje aplicable a cada consumidor.

2. Peajes de entrada a la red de transporte, en particular en la interconexión con Portugal: se observa un incremento elevado que creemos que podría moderarse para evitar impactar sobre la integración de Portugal en MIBGAS.

La propuesta de Circular viene acompañada de una memoria justificativa en la que la CNMC calcula los peajes por el uso de la red de transporte en el periodo 2020-2026 aplicando la metodología de capacidad ponderada por distancia y los valores previstos de retribución al transporte que constan en la *propuesta de 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*, que también se encuentra en tramitación.

La citada metodología de capacidad ponderada por distancia (CWD) es la metodología de referencia propuesta por la Comisión Europea en el código de red europeo sobre tarifas de transporte de gas<sup>1</sup>, y se caracteriza por dar precios diferentes a la capacidad de entrada y salida al sistema gasista con el objetivo de que las nuevas infraestructuras y la demanda se sitúen en zonas donde ocasionen el mínimo coste posible. Sin embargo, en el caso español esta metodología se utiliza solo para las entradas ya que para la demanda la metodología de cálculo es postal (todos los clientes de idénticas características pagan el mismo peaje independientemente de su localización), debido al principio de tarifa única. También se aplican valores iguales para las entradas desde plantas de regasificación, debido a que la nueva Circular de acceso a las infraestructuras gasistas establece un sistema de “tanque único”.

Por ello, estas señales de localización de las infraestructuras en el caso español son totalmente estériles al estar la práctica totalidad de las infraestructuras gasistas ya construidas, y además al aplicarse únicamente sobre algunas de las entradas al sistema. En estos momentos creemos que estos precios diferentes únicamente producirán un

---

<sup>1</sup> Reglamento 2017/460 de la CE de 16 de marzo de 2017 por el que se establece un código de red sobre la armonización de las estructuras tarifarias de transporte de gas



efecto distorsionador sobre el mercado mayorista de gas y la construcción de mercados regionales (MIBGAS).

En esta línea es sorprendente, como se observa en la memoria justificativa de la propuesta de peajes, que en el año 2020 se establezca un peaje de entrada en la interconexión con Portugal de 334,41 €/ (MWh/día/año), valor que:

- es un 37% superior a la media de los restantes peajes de entrada propuestos por la CNMC
- es más de un 150% superior al peaje que se está aplicando en la actualidad<sup>2</sup>
- es un 65% superior al peaje que se establece para la entrada desde Francia
- es un 108% superior al mismo peaje que se propone para el año 2026<sup>3</sup>, pues no existe una gradualidad en los precios propuestos por la CNMC durante el periodo 2020-2026.

En la memoria económica se pueden observar las varias causas que originan el encarecimiento de todas las entradas, entre ellas la de Portugal, y principalmente se debe al reparto de costes de transporte entre las entradas y salidas al sistema, que la CNMC propone que sea del 50/50 en línea con la referencia propuesta por el código de red. Sin embargo, queremos resaltar que en otros países de nuestro entorno (Francia<sup>4</sup> y Portugal<sup>5</sup>) el reparto de los costes de transporte propuesto por la autoridad reguladora nacional hace recaer una mayor proporción de los costes sobre las salidas respecto de las entradas con lo que el valor del PVB no está tan afectado<sup>6</sup>.

Por otra parte, teniendo en cuenta que está prevista la integración de Portugal en el mercado organizado de gas ibérico (MIBGAS), y que estos valores de peajes dificultan enormemente el uso de la interconexión con Portugal y, por tanto, la convergencia y acoplamiento de precios entre países, pensamos que debería reflexionarse sobre la posibilidad de aplicar alguna o varias de las posibilidades que permite el código de red para moderar el impacto de la aplicación de la metodología CWD:

<sup>2</sup> Todo ello, sin contar con que la propuesta de la CNMC además añade un peaje variable de entrada a la red de transporte por 0,027 €/MWh (ahora mismo no existe), y que en los valores propuestos por la CNMC faltan los cargos que pudiera establecer el Gobierno.

<sup>3</sup> En la página 63 de la memoria justificativa se puede observar la evolución prevista del peaje de entrada a la red de transporte, en la que se observa que la previsión es que al final del periodo regulatorio, este peaje de entrada en la interconexión con Portugal llegue al valor de 160,71 €/ (MWh/día/año).

<sup>4</sup> Ver <https://www.cre.fr/en/Documents/Public-consultations/New-tariff-for-the-use-of-natural-gas-transmission-networks-GRTgaz-and-Terega>, en Francia el reparto es 66% a salidas y 34% a entradas.

<sup>5</sup> Ver [http://www.erse.pt/pt/consultaspublicas/historico/Paginas/66\\_4.aspx](http://www.erse.pt/pt/consultaspublicas/historico/Paginas/66_4.aspx), en Portugal se propone un reparto de 72% a salidas y 28% a entradas

<sup>6</sup> *no debemos olvidar que ese PVB es referencia para la producción de energía eléctrica y, en consecuencia, todo incremento de su valor tiene efecto directo en los costes de la energía eléctrica*



- la posibilidad de eliminar o reducir los peajes de transporte en la interconexión España-Portugal, aplicando un descuento particular en esta entrada en virtud de cualquiera de las siguientes disposiciones:
  - o el artículo 9.2 del código de red<sup>7</sup>, por razones de seguridad de suministro: en el caso de aumentar tan bruscamente el precio de la entrada y la salida por Portugal se estaría contribuyendo al aislamiento de Portugal (y al mismo tiempo, de España), y pensamos que el código de red permite equilibrar estas situaciones a través de un descuento en el peaje resultante de la metodología CWD para evitar este riesgo;
  - o el artículo 6.4.a)<sup>8</sup>, para evitar que la interconexión con Portugal se vuelva anti-competitiva;
  - o el artículo 11<sup>9</sup>, que supondría aplicar una compensación entre gestores de la red de ambos países en lugar de las tarifas de entrada-salida;
  
- unificar el precio de todas las entradas a España (o al menos entre todas las entradas comunitarias), en virtud del artículo 6.4.b)<sup>10</sup> del código de red, cuya justificación sería evitar distorsiones entre las distintas entradas. Hay que tener en cuenta que la CNMC ya realiza una unificación de precios entre todas las entradas desde plantas de GNL aplicando lo antes mencionado, y sería discriminatorio que no se pensase en realizar lo mismo con las restantes entradas;
  
- modificar el reparto de costes de transporte entre entradas y salidas, dándole un mayor peso a las salidas respecto de las entradas, en la línea de lo que ocurre en los países de nuestro entorno, y con el objetivo de evitar barreras a la entrada

<sup>7</sup> Art 9.2: *En los puntos de entrada desde instalaciones de GNL y en los puntos de entrada y de salida desde las infraestructuras construidas con objeto de poner fin al aislamiento de los Estados miembros, en lo que se refiere a sus sistemas de transporte de gas, se podrá conceder un descuento en las tarifas de transporte basadas en la capacidad a fin de aumentar la seguridad de suministro.*

<sup>8</sup> Art 6.4.a) *Únicamente podrán introducirse ajustes en la aplicación de la metodología de precios de referencia a todos los puntos de entrada y salida con arreglo al artículo 9 o como consecuencia de una o varias de las causas que se indican a continuación:*

a) *que la autoridad reguladora nacional realice una comparación de mercado por la que se ajusten los precios de referencia en un determinado punto de entrada o salida, de forma que los valores resultantes sean competitivos con el resto de precios de referencia;*

<sup>9</sup> Art 11: *Podrá aplicarse conjunta o separadamente la misma metodología de precios de referencia o distintas metodologías de precios de referencia de forma independiente en aquellos casos en que opere más de un gestor de red de transporte en un sistema de entrada-salida que comprende a más de un Estado miembro.*

<sup>10</sup> Art 6.4.b) *Únicamente podrán introducirse ajustes en la aplicación de la metodología de precios de referencia a todos los puntos de entrada y salida con arreglo al artículo 9 o como consecuencia de una o varias de las causas que se indican a continuación:*

b) *que el gestor o gestores de redes de transporte o la autoridad reguladora nacional realicen una nivelación, con arreglo a lo que determine esta última, para aplicar el mismo precio de referencia a algunos o a todos los puntos dentro de un grupo homogéneo de puntos;*



de gas en España por cualquiera de sus puntos de entrada. Sería deseable por ejemplo utilizar un reparto 34 (entradas) / 66 (salidas).

- ajustar el precio de todos los peajes de entrada de forma gradual, en lugar del incremento brusco que se da en 2020 y su posterior descenso hasta 2026, y al igual que la propia CNMC propone para los peajes de regasificación. A nuestro juicio, lo permite el código de red en su artículo 4.3.b)<sup>11</sup>, de modo que se puede establecer un precio base para todas las entradas y salidas que cubra una parte de la retribución al transporte. El defecto de recaudación de retribución puede ser repercutido solo a las entradas y salidas nacionales o extracomunitarias en forma de un cargo variable, evitando así encarecer el coste de las interconexiones comunitarias.
- Evitar la aplicación de cargos adicionales por las entradas a la red de transporte. Si bien los cargos es un tema competencia del MITECO, queremos resaltar que sin los mismos la metodología expuesta por la CNMC para calcular las tarifas de entrada y salida de la red de transporte no está completa, por lo que si con posterioridad a esta consulta el MITECO decide añadir un suplemento por cargos a aplicar sobre los peajes de entrada y salida de la red de transporte, debería volverse a pasar nuevamente un proceso de consulta (de acuerdo con la normativa europea) por ser un añadido relevante para contemplar esta modificación a la metodología. Por ello, y para evitar la necesidad de esta nueva consulta, sugerimos que los peajes de entrada y salida de la red de transporte no se les aplique ningún cargo.

### 3. Peajes de regasificación

La propuesta de la CNMC contempla que parte de los costes de regasificación se repartan entre toda la demanda nacional para evitar incrementar el precio por el uso de las plantas.

---

<sup>11</sup> *Excepcionalmente, y sujeto a la aprobación por la autoridad reguladora nacional, parte de la retribución por servicios de transporte podrá recuperarse únicamente mediante las siguientes tarifas de transporte basadas en el volumen que se establecen de forma independiente entre sí:*

b) *un cargo complementario de recuperación de la retribución que cumpla la totalidad de los criterios siguientes: i) que se aplique a los efectos de gestionar la recuperación de los ingresos por defecto y por exceso; ii) que se calcule con arreglo a las asignaciones y flujos de capacidad previstos o históricos, o ambos; iii) que se aplique en puntos que no sean puntos de interconexión; iv) que se aplique después de que la autoridad reguladora nacional haya evaluado que refleja los costes y su impacto en las subvenciones cruzadas entre los puntos de interconexión y el resto.*



Como hemos dicho anteriormente, creemos que es una medida adecuada puesto que la regasificación se encuentra sometida a competencia internacional y produciría distorsiones en el mercado mayorista si el precio de estos servicios fuese muy superior al de los países de nuestro entorno.

Aún así, se contempla cierto incremento lineal de los precios de la regasificación en la memoria económica de la Circular, que da lugar a que el uso de las plantas de regasificación quede penalizado con respecto a la situación actual.

En EDP creemos que hay margen para trasladar más costes de regasificación al nuevo peaje por otros costes de regasificación, puesto que las plantas están sobredimensionadas para el uso que realizan los comercializadores. Así, en el año 2018 se contrató de media un 80% de la capacidad de las plantas, por lo que cabría reflexionar si al menos un 20% del coste de las plantas supone un coste de seguridad de suministro “extra” del sistema que tal vez pudiera ser costeado directamente por los beneficiarios de esta seguridad de suministro, es decir, por todos los consumidores.

Por otro lado, el uso de las plantas de regasificación está muy condicionado por la necesidad de gas para suministro eléctrico, que es muy variable cada año. Los precios que están en la memoria de la Circular están calculados para unas hipótesis de utilización de las plantas que pueden variar mucho llegado el momento, lo cual impactará bruscamente a su vez sobre los precios de la regasificación. En ese sentido, nuestra propuesta de reducir el peaje de regasificación mitigaría este impacto.

De forma a evitar penalizar aún más el precio del uso de la regasificación, sugerimos que a los peajes de regasificación no se les aplique ningún cargo adicional.

#### 4. Otros aspectos que afectan a los ciclos combinados y al precio del mercado eléctrico

Además de lo ya comentado sobre los peajes de entrada a la red de transporte y el peaje de regasificación, hay algunos aspectos que impactan de forma importante sobre la operativa de los ciclos combinados y que pueden terminar influyendo en el precio del mercado eléctrico:

- La refacturación de los productos de corto plazo cada año, en función del consumo verdaderamente habido. En ese sentido, es mejor la situación actual





en la que hay mucha certidumbre sobre el precio del peaje de corto plazo, lo cual permite que los ciclos combinados puedan realizar ofertas para participar en el mercado eléctrico mucho más ajustadas.

- Los multiplicadores de los productos intradiarios, que son variables en función de las horas y que aumentan considerablemente cuando se contratan durante pocas horas. Los ciclos combinados suelen encargarse en muchas ocasiones de resolver los problemas de cobertura de la demanda en el mercado eléctrico muy cerca del tiempo real, y dada la baja utilización de estas centrales, suelen recurrir a la contratación diaria e intradiaria los días que son necesarios para asegurar el suministro eléctrico. Ocurre que en las cercanías del tiempo real hay poca certidumbre sobre el número de horas que el ciclo combinado va a funcionar, por lo que para realizar su oferta al mercado eléctrico no sabe a priori cuál va a ser el multiplicador que le va a afectar, y esa incertidumbre puede impactar en el resultado final del mercado. Pensamos que es preferible un único multiplicador intradiario que, de acuerdo con el código de red de tarifas de transporte, no debería ser superior a 3.
- La desaparición del Grupo 1 de peajes, que daba lugar a precios más beneficiosos para los consumidores en alta presión teniendo en cuenta que estos consumidores no deberían soportar costes de distribución y que en su momento estos consumidores realizaron la inversión correspondiente para conectarse en esa presión. Sin embargo, la propuesta de la CNMC para los peajes de redes locales coloca a todos los consumidores en los mismos escalones de peajes independientemente de su presión, por lo que un ciclo combinado puede terminar pagando el mismo precio que un consumidor doméstico (y costeando parte de los costes de distribución) en caso de un funcionamiento bajo. Pensamos que un consumidor a alta presión debería aplicársele como mínimo un escalón D.9 independientemente de su consumo para evitar este efecto.

##### 5. Gradualidad en los peajes a todos los consumidores durante el período regulatorio



De acuerdo con el Real Decreto-Ley 1/2019, tanto Gobierno como CNMC deben considerar en el desarrollo de cargos y peajes que los nuevos precios deberían impactar de forma gradual, para lo cual establecen un periodo de 4 años.

Además de lo que hemos dicho anteriormente en relación a la gradualidad sobre el peaje de entrada a la red de transporte, estimamos que sería necesario que esta misma gradualidad se extendiera a la suma de los peajes que abonan los consumidores finales, con el objeto de evitar cambios bruscos en el precio percibido por los mismos.

#### 6. Evitar refacturaciones a consumidores domésticos. Reglas claras para refacturar

Creemos que debería mantenerse la situación actual en la que a los consumidores comprendidos entre los grupos 3.1 y 3.4 no se les aplica refacturación alguna en función del consumo habido en el último año. Creemos que puede causar mucha confusión entre los consumidores y puede dar lugar a errores.

Para los casos en los que sí se produzca esta refacturación, debería quedar claramente delimitado en qué momento realiza el distribuidor la reubicación y refacturación, que la refacturación se realice al comercializador vigente, que se comunique con antelación suficiente y que sobre los suministros que hayan causado baja no se produzca refacturación alguna, para evitar que se conviertan en una cantidad irrecuperable para el comercializador.

#### 7. Carga de cisternas de GNL

Debe darse un tratamiento adecuado a la carga de GNL en cisternas con destino plantas satélite 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. La actuación del distribuidor puede dar lugar a penalizaciones que luego debe pagar el comercializador, de acuerdo con la propuesta de Circular. Pensamos que como mínimo se debe la posibilidad de no aplicar penalizaciones en caso de capacidad contratada para cisternas, en caso de que se tengan que mover contratos de una planta a otra u otras soluciones que minimicen el impacto al comercializador (ej: virtualizar la contratación de capacidad de carga de cisternas).



Aprovechamos para comentar que debería establecerse un precio regulado para el transporte de GNL que realizan los distribuidores, puesto que ahora mismo los comercializadores no tenemos capacidad de gestión sobre el precio que nos pasan los distribuidores y que tenemos dificultad para traspasar al cliente final.

En esta línea, tal vez lo apropiado sería crear un peaje variable para el comercializador que incluyera el servicio de carga de cisternas de GNL con destino planta satélite y el transporte de GNL por carretera. El distribuidor sería encargado de abonar los peajes de carga de GNL, que recuperaría en la liquidación de las actividades reguladas (se puede pensar incluso en poner un incentivo al distribuidor a contratar y usar de forma eficiente las plantas de GNL).

#### 8. Valorar adecuadamente las implicaciones del cambio de estructura de escalones de peajes

Hay que tener en cuenta que la estructura de peajes actual está fuertemente ligada a muchos aspectos regulatorios y operativos del sector del gas natural, por lo que debería prestarse atención a si el cambio de estructura de escalones de peajes no da lugar a impacto, entre otros, en estos temas:

- La aplicación de mermas
- La aplicación de perfiles de consumo para realizar los balances, en aquellos casos en los que no se dispone de medida diaria
- La aplicación de tarifas de último recurso

#### 9. Precio para el servicio de almacenamiento en PVB

Creemos que podría dotar de mayor flexibilidad al sistema gasista si se desarrolla este servicio.

#### 10. Reglas anti-acaparamiento

Creemos que la situación de mercado reciente, que ha dado lugar a un uso altísimo del almacenamiento de GNL, puede repetirse en el futuro. Por ello, debería priorizarse de alguna manera la asignación de capacidad de almacenamiento a los usuarios que van a suministrar gas a cliente final con respecto de otro tipo de usos de las plantas. Este aspecto ahora mismo está regulado a través de la regla NGTS 3.6.1. que vincula la



capacidad de almacenamiento que puede usar cada comercializador sin aplicar penalizaciones con la capacidad de regasificación.

De acuerdo con lo establecido en la propuesta de Circular de acceso, se pretende eliminar esta regla con el nuevo sistema de tanque virtual. En EDP pensamos que debería valorarse mantener esta regla o alguna variante de la misma por el riesgo antes comentado.

Como mínimo, creemos que habría que mantener la regla 3.6.1 hasta la plena entrada en vigor de los nuevos precios de peajes, y por tanto, de la posibilidad de contratar capacidad (no tiene sentido eliminar la regla y que el almacenamiento se siga pagando por uso).

#### 11. Publicación de un precio final de peajes y cargos que afectan a la demanda nacional

Con el objeto de evitar la dispersión de cantidades reguladas aplicables a los consumos nacionales, y facilitar la transparencia y la comprensión de los consumidores sobre estos conceptos, proponemos que la CNMC publique el precio final de peajes aplicables sobre la demanda nacional (salida de la red de transporte, más entrada-salida de redes locales, más otros costes de regasificación) junto con los cargos aplicables.

En Oviedo, a 30 de septiembre de 2019.