

**A LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA**

**PROPUESTA DE ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE LA PROPUESTA DE CIRCULAR, POR LA QUE SE ESTABLECE LA METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LOS PEAJES DE TRANSPORTE, REDES LOCALES Y REGASIFICACIÓN DE GAS NATURAL**

**EXPEDIENTE: CIR/DE/003/19**

**30 septiembre 2019**

## **PROPUESTA DE ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE CONSULTA PÚBLICA SOBRE LA PROPUESTA DE CIRCULAR POR LA QUE SE ESTABLECE LA METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LOS PEAJES DE TRANSPORTE, REDES LOCALES Y REGASIFICACIÓN DE GAS NATURAL**

Se proponen las siguientes alegaciones con carácter general:

### **Alegación 1 –El documento no refleja los beneficios que el GNL y las plantas de regasificación aportan al sistema**

#### **Justificación:**

El incremento en coste de regasificación, así como la no aplicación de descuento alguno en el peaje de entrada a la red de transporte puede traducirse en un menor uso de las instalaciones, sobre todo en un escenario de demanda decreciente y exceso de capacidad de entrada, lo que iría en contra de la orientación concreta de fomento del uso de las instalaciones de GNL.

Podríamos afirmar que la Circular de la CNMC desfavorece el uso del GNL respecto de las entradas por gasoducto, lo que resulta contrario a la exigencia de que *“los usuarios que introduzcan el gas natural por las plantas de gas natural licuado, no resulten penalizados respecto a los aprovisionamientos mediante conexiones internacionales”*.

La CNMC propone incrementar el peaje de regasificación y reducir los peajes de descarga/carga de buques, y el canon anual de almacenamiento de GNL.

Sin embargo, el incremento del peaje de regasificación y del canon diario de almacenamiento de GNL podría restar competitividad al gas natural introducido por estas instalaciones en relación con el transportado por las conexiones internacionales y reducir la entrada de gas por las plantas a favor de las conexiones internacionales o de otras plantas de regasificación fuera del territorio español, con la consiguiente pérdida de ingresos. Estos peajes son consecuencia de que la CNMC no ha considerado la función de seguridad de suministro que realizan las plantas y cuyo coste debe ser soportado por todos los usuarios del sistema gasista y no solamente por los que utilizan las plantas.

En este sentido, la propuesta tampoco se adecua con las orientaciones de política energética de la Orden TEC/406/2019, que requieren fomentar el uso de las plantas de GNL, y tener en cuenta su aportación a la seguridad de suministro frente a otras instalaciones del sistema gasista.

La Propuesta tampoco incluye la posibilidad de ofrecer descuentos en el peaje de entrada a la red de transporte desde plantas de GNL, descuento que permite el propio Código de Red sobre la armonización de estructuras tarifarias de transporte de gas en el Reglamento UE 2017/460 (art. 9.2).

### **Alegación 2 – El documento no refleja los costes que el uso de plantas como BBG supone para el sistema**

#### **Justificación:**

El enfoque de la propuesta es contradictorio. Por un lado, la CNMC adopta el criterio de reflejar costes como uno de los pilares de su metodología. En concreto aplicando el modelo CWD para buscar eficiencia porque este modelo permite asociar costes de entrada con el peaje de transporte en ese punto para dar señales en función de la distancia. Sin embargo, a pesar de reconocer que ello implica diferencias entre cada punto, se propone "postalizar" las entradas a la red desde plantas de GNL porque lo exige el modelo de tanque único que no diferencia entradas en la red de transporte desde tanques individuales.

La CNMC, en la página 28 de la Memoria manifiesta que: *“En el caso español, en el que la red de transporte es mallada y cuenta con un exceso de capacidad relevante, se considera que la metodología que mejor refleja los costes es la de capacidad ponderada por distancia [...]”*.

Esta metodología implicaría que la entrada a la red de transporte por el norte de España sería bastante más barata que la entrada por el sur de España, excepto en el caso de la planta de Reganosa (véase Memoria, Gráfico II.1, p. 190). Es decir, el modelo adoptado por la CNMC pone en evidencia que las entradas de GNL desde la planta de Bilbao suponen un ahorro de costes respecto de otras entradas al sistema. En el caso de BBG aproximadamente supone un 15% de ahorro.

Como consecuencia de este tipo de modelo, la CNMC obtiene y propone que el término de capacidad del peaje propuesto para la entrada desde Francia (Pirineos) esté aproximadamente un 30% por debajo del término de capacidad del peaje de entrada por Tarifa (que sí refleja el mayor beneficio para el sistema de entradas desde el norte). Sin embargo, la CNMC decide ignorar diferencias similares en los costes de entrada desde plantas de regasificación (por ejemplo, entre Bilbao y Huelva). Ello pone en riesgo la utilización futura de las plantas, por cuanto se abarata relativamente el uso de entradas por Pirineos y, por tanto, el uso de plantas de GNL de otros países europeos.

Lo anterior implica que los usuarios de la planta de BBG, como BBE, no se benefician en ninguna medida del ahorro de costes que la utilización de la planta supone para el sistema. Por el contrario, la propuesta de la CNMC, desincentiva relativamente el uso de BBG respecto de otras entradas, sin que exista una razón justificada para ello.

En la práctica, la propuesta de la CNMC obliga a los usuarios de BBG, como BBE, a subsidiar a los usuarios de otras plantas de regasificación del sistema, lo que es contrario al principio general de eficiencia en el suministro y evitar subsidios cruzados entre usuarios que se adopta en el Art. 3 de la Circular.

### **Alegación 3 – Costes asociados al exceso de capacidad**

#### **Justificación:**

Aunque se trata de capacidad disponible para los usuarios, diseñar peajes de uso que recuperen costes hundidos asociados a capacidad que no se espera utilizar supone un desincentivo al uso de las plantas de GNL, lo que no es congruente con el objetivo de fomentar su uso.

Por ello, se propone que el coste asociado a dicho exceso en capacidad de almacenamiento y de vaporización, se repercuta sobre toda la demanda de transporte, de forma análoga a los costes hundidos considerados para la recuperación de otros costes de regasificación.

#### **Alegación 4 – Los costes hundidos deben recuperarse a través de un peaje que no sea volumétrico y propuesta de peaje de almacenamiento de GNL interrumpible**

##### **Justificación:**

Para evitar que el uso de las instalaciones resulte penalizado en un contexto en el que existe exceso de capacidad (y, por tanto, el coste marginal de su uso es casi nulo), se propone que la estructura de este peaje sea un término fijo en función de la capacidad de salida contratada, excluyendo las salidas por conexiones internacionales.

El sistema de balance propuesto por la CNMC en la Propuesta de Circular de balance (art. 8) supone que se regasifique, si no existe capacidad suficiente en la instalación. Para el producto agregado de descarga, almacenamiento y regasificación, este mecanismo asegura que la rotación del GNL será suficiente para no afectar al funcionamiento de la planta.

Para evitar este problema, se propone un peaje de almacenamiento de GNL (producto desagregado) interrumpible, de forma que cuando el nivel de llenado alcance un nivel suficientemente alto, el operador de la planta extraiga el GNL y lo ponga a disposición del operador en el PVB de forma análoga al mecanismo de balance para el producto agregado.

#### **Alegación 5 – Peaje de carga de cisternas: no refleja costes del servicio**

##### **Justificación:**

Entendemos necesario que en la metodología de peajes y de retribución se adecuen los peajes al coste de ésta actividad en la medida en que este servicio requiere de una importante gestión logística y de personal, que se debería tener en cuenta.

Conforme a lo planteado en la Propuesta, el peaje de carga de cisternas se reduce, cuando el coste de la actividad de carga de cisternas es muy superior a la retribución asociada a ese servicio.

La disminución en los peajes de carga de cisternas junto al incremento de los peajes de regasificación recogidos en la Propuesta, supone un incentivo al transporte de GNL por carretera frente al gasoducto, y, por tanto, una mayor circulación de mercancías peligrosas en carretera que de otra forma podrían ser suministradas por canales más seguros, como el gasoducto.

#### **Alegación 6 – Aplazamiento de su entrada en vigor**

##### **Justificación:**

Dada la trascendencia e impacto que requiere la Propuesta, junto con los importantes desarrollos normativos que conllevará entendemos insuficiente el plazo establecido en la Disposición final única por el que la Circular no será de aplicación hasta el 1 de enero de 2020.

Entendemos que ese plazo no debería implementarse antes del 1 de octubre de 2020.