



**RESUMEN DE ALEGACIONES A LA
PROPUESTA DE CIRCULAR XX/2020, DE XX
DE XXX, 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**

CIR/DE/003/19

24 de abril de 2020

Índice

1. Objeto	3
2. Comentarios generales	3
3. Comentarios particulares	6
3.1. Peajes de acceso a la red de transporte	6
3.2. Peajes de acceso a las redes locales	12
3.3. Peajes de acceso a las instalaciones de regasificación	19
3.4. Publicación de los peajes	25
3.5. Periodo transitorio	26
3.6. Periodo transitorio de convergencia	27
3.7. Adaptación de las capacidades contratadas	28
3.8. Entrada en vigor	28
4. Otras consideraciones	29
4.1. Análisis del impacto de la Circular	29
4.2. Previsiones de demanda	29
4.3. Telemida y obligación de disponer equipo de medida que permita el registro diario	29
4.4. Modificación de las condiciones de contratación	30
4.5. Impacto sobre normativa vigente	30
4.6. Coeficientes de mermas de distribución	31
4.7. Tratamiento de la industria gasointensiva	31
ANEXO I. ALEGACIONES	33

1. Objeto

En este documento se presenta un resumen de las alegaciones recibidas a la consulta pública de la propuesta de Circular X/2020, de xx de xxxxx, 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, cuyo trámite de audiencia finalizó el pasado 13 de abril de 2020.

Se han recibido alegaciones de 32 agentes a la consulta pública, declarando 9 de ellos la alegación confidencial.

Adicionalmente, en cumplimiento del artículo 28.1 del Reglamento (UE) 2017/460, la CNMC remitió el 12 de febrero de 2020 respectivos escritos invitando formalmente tanto al regulador francés (CRE) como al regulador portugués (ERSE) a formular las observaciones que consideren oportunas por su condición de Estado miembro directamente conectado al sistema español. Se indica que únicamente se han recibido comentarios por parte de ERSE.

2. Comentarios generales

Muchos agentes (7) han valorado positivamente la oportunidad de participar en la elaboración de la metodología para el cálculo de los peajes de transporte, redes locales y regasificación de gas natural.

Algunos agentes (6) han agradecido la consideración en la nueva propuesta de varios comentarios que hicieron en el primer proceso de consulta pública.

Adicionalmente, algunos de ellos (4) han mostrado su conformidad con la metodología propuesta, señalando uno de ellos como particularmente beneficiosa la reducción de los coeficientes de aplicación a los contratos de duración inferior a la anual.

Un agente se ha mostrado conforme con los principios generales recogidos en la Circular.

Dos agentes han considerado que no se cumple el principio de causalidad en el que cada consumidor debe hacer frente al coste de las infraestructuras utilizadas (aguas arriba) justificándolo uno porque los usuarios de las conexiones internacionales no sufragan los costes asociados a la seguridad de suministro y otro por las diferencias tan acusadas en los peajes resultantes de esta segunda propuesta de Circular frente a la primera.

Un agente ha agradecido que la consulta se haya publicado en inglés y el esfuerzo realizado por la CNMC para comparar las tarifas resultantes de la metodología con los peajes vigentes.

En concreto, los agentes han formulado las siguientes observaciones de carácter general:

- *Proceso de tramitación*

Ciertas alegaciones versan sobre la tramitación de la Circular desde la perspectiva de la normativa nacional. Tales alegaciones, ajenas a la información sobre la metodología de peajes a que alude el artículo 26 del Reglamento 460/2017, se refieren, en el caso de un (1) agente, a la no suspensión del trámite de audiencia. Otras alegaciones versan sobre la necesidad de establecer en el ordenamiento interno un procedimiento de aprobación de circulares o la exigencia de cumplir ciertas formalidades previstas en el derecho español sobre el trámite de audiencia.

- *Principios generales de la normativa europea, de la Ley 34/1998 y de la Ley 18/2014*

Un agente ha indicado que considera que el modelo de reparto de costes es incompatible con el Reglamento UE 2017/460 al favorecer discriminatoriamente a las plantas de GNL lo que supone un fraude de Ley.

Finalmente, un agente ha indicado que la Comisión no ha tenido en cuenta que el artículo 61 de la Ley 18/2014 establece que mientras existan anualidades pendientes de amortizar de años anteriores, los peajes y cánones no podrán ser revisados a la baja.

- *Orientaciones de política energética*

Respecto del cumplimiento de las *orientaciones de política energética*, los agentes han formulado las siguientes observaciones:

Algunos agentes (4) han señalado que se incumple la orientación de política energética relativa al fomento del uso de las infraestructuras para preservar la sostenibilidad económica del sistema, a pesar de la introducción de un descuento en las entradas desde las plantas de GNL.

Algunos agentes (5) han señalado que los peajes de la actividad de regasificación no reflejan la seguridad de suministro que las plantas de GNL aportan al sistema, en contra de las orientaciones de política energética.

Varios agentes (6) han señalado que la propuesta de peajes de acceso de la Circular penaliza a los consumidores industriales, lo que iría en contra de la orientación de política energética relativa a que el diseño de los peajes debe tener en cuenta la competitividad industrial, planteando dos de ellos modificaciones a la misma al objeto de reducir dicho impacto. En particular, un agente propone mantener la estructura actual de los peajes, repercutiendo directamente sobre todos los peajes, la reducción prevista en la retribución a las instalaciones de transporte de gas natural y de las plantas de gas natural licuado, así como la retribución por el uso de las instalaciones de distribución. Dicho agente, considera que lo anterior se traducirá en una mejora de la competitividad industrial de acuerdo con las orientaciones de política energética.

En esta línea, un agente ha criticado que no se haya considerado favorecer el gas vehicular.

- *Coordinación en la publicación de las circulares*

Dos agentes han señalado la situación de incertidumbre para todos los afectados por el desconocimiento del nuevo esquema de contratación. Asimismo, ha señalado la necesidad de coordinación entre los distintos agentes afectados y para ello ha solicitado la mayor claridad y unificación posible en los criterios y fechas de adaptación. Al respecto han solicitado la necesidad de definir un calendario detallado que contemple las modificaciones necesarias para su implementación.

Un agente ha señalado que el diseño de peajes repercute en los costes a los que se enfrenta la empresa distribuidora, así como en la retribución de la actividad de distribución y es por ello que se reclama que se tengan en cuenta en el esquema retributivo convenientemente.

Tres agentes ponen en duda si la propuesta de metodología de peajes cumple con el objetivo de sostenibilidad económica, en la medida en que las previsiones de demanda consideradas difieren de las contenidas en las Circulares de retribución.

Finalmente, dos agentes han señalado que es necesaria una profunda reflexión de la CNMC al objeto de que todos sus desarrollos reglamentarios vayan acompañados en el tiempo y sean coherentes entre sí para evitar un colapso en el funcionamiento del Sistema Gasista con consecuencias impredecibles. Adicionalmente, han señalado la existencia de una evidente descoordinación y contradicciones entre la Propuesta de Circular e importantes normas sectoriales lo que genera una evidente incertidumbre regulatoria, por lo que en cumplimiento del principio de buena regulación la CNMC está obligada a llevar a cabo un análisis exhaustivo y profundo de la normativa sectorial y coordinar la Propuesta de Circular con ésta.

- *Coordinación con Gobierno en relación con la metodología de cargos*

Los agentes que se han manifestado al respecto (6) han señalado la necesidad de que las metodologías de peajes y cargos que la CNMC y el Gobierno deben desarrollar en el ámbito de sus competencias se realicen de forma coordinada y simultánea en el tiempo, de forma que se permita a los agentes el análisis conjunto del impacto de las mismas sobre los consumidores, comercializadores, transportistas y distribuidores.

En este sentido, dos agentes han señalado que los cargos deben tener una estructura semejante a la de los peajes de acceso, mientras que otro agente ha sugerido que la metodología de los cargos que elabore el Gobierno no se aplique sobre los peajes de transporte de cara a evitar, de acuerdo con la normativa europea, un nuevo proceso de consulta.

Un agente ha señalado que para poder valorar correctamente la Circular es indispensable conocer los valores de los peajes y la futura metodología de cargos del sistema.

En la misma línea, un agente ha criticado que la metodología es incompleta en la medida en que no se dispone de la metodología de cargos.

Finalmente, un agente ha señalado la necesidad recogida en la Ley de implementar un periodo transitorio de 4 años en las que se asegure la convergencia gradual de los peajes vigentes a los que resulten de la aplicación de sendas metodologías de peajes y cargos.

- *Colaboración con otros reguladores y ACER*

Un agente ha señalado la recomendación de ACER en el marco de la elaboración del informe sobre la implementación del Código de Tarifas relativa a la coordinación entre ERSE y la CNMC en la aplicación de las tarifas de transporte, por ejemplo, eliminando el VIP Ibérico de cara a promover la integración del mercado. Para ello propone la creación de un grupo de trabajo entre la CNMC y ERSE que estudie las opciones de aplicación de tarifas y que incluya la posibilidad de eliminar el VIP Ibérico.

3. Comentarios particulares

3.1. Peajes de acceso a la red de transporte

En relación con la metodología de cálculo de los peajes de acceso a la red de transporte los agentes han formulado las siguientes observaciones:

- *Servicios prestados por la infraestructura de transporte*

Dos agentes han señalado la conveniencia de definir el servicio de almacenamiento en el PVB, motivándolo uno de ellos por coherencia con los servicios definidos la Circular por la que se establece la metodología y condiciones de acceso y asignación de capacidad en el sistema de gas natural.

- *Retribución considerada en los peajes de transporte*

Un agente ha valorado positivamente la decisión de asignar a los peajes de transporte únicamente la retribución asociada a la red troncal, en la medida en que evita subsidios cruzados entre la demanda nacional y los usuarios de las interconexiones.

- *Metodología de determinación de los peajes de transporte*

Respecto de la *metodología seleccionada* para establecer los peajes de transporte, los agentes han formulado las siguientes observaciones:

Dos agentes han señalado que la aplicación de la metodología CWD al caso español no es procedente en la medida en que, por una parte, dada la madurez del sistema no es necesario dar señales de localización y, por otra parte, luego se establece una única tarifa para la salida nacional y una única tarifa para las entradas desde las plantas de regasificación, proponiendo uno de ellos la aplicación de una metodología postal o, alternativamente, la nivelación de los peajes de entrada y salida por conexiones internacionales.

Un agente ha manifestado que la metodología CWD no introduce adecuadamente señales de eficiencia en la medida que los resultados que se obtienen son debidos a las distancias y no a los flujos de gas predominantes.

En la misma línea, un agente ha indicado que la matriz de distancias medias no refleja apropiadamente los costes de la red ni su uso, al no tener en cuenta las estaciones de compresión y tampoco refleja los costes de inversión y recalca que la metodología no refleja situaciones como la de Galicia donde las limitaciones de transporte impiden garantizar la demanda en el Noroeste de la Península, en donde la planta de almacenamiento y regasificación de Mugaros es imprescindible para asegurar dicho suministro.

Un agente ha indicado la posibilidad de contemplar metodologías de asignación alternativas, modificar el reparto entrada-salida o establecer un periodo de convergencia de forma que la pura metodología CWD sea de aplicación al final del periodo.

Por otra parte, un agente ha señalado que la aplicación práctica de la metodología de CWD no refleja los costes del sistema y propone bien desechar el modelo de tanque único bien incluir descuentos en los peajes de descarga o permitir servicios de regasificación localizados.

Adicionalmente, un agente ha señalado el impacto de la metodología CWD en el peaje de entrada desde Portugal, lo que dificultará la integración de Portugal en el mercado ibérico de gas, proponiendo eliminar o reducir el peaje de transporte de la interconexión España-Portugal.

Respecto del *reparto entrada-salida*, varios agentes (9) han señalado el diferencial resultante para los distintos puntos de entrada y el impacto sobre el mercado de gas español y el desarrollo del MIBGAS, señalando algunos de ellos la necesidad de armonizarse con los países vecinos y proponiendo tres de ellos un reparto entrada-salida del 30%-70%, un cuarto un 40%-60% y un quinto 34%-66%. Por último, un agente ha propuesto un método de asignación alternativo para determinar el split entrada-salida. En particular, ha propuesto que los costes de transporte asociados al exceso de capacidad y los destinados a asegurar un nivel eficiente de competitividad, sea recuperada por los peajes de salida, lo que implicaría un reparto entre 35%-65% y el 40%-60%.

Otro agente ha señalado que no se trata de un parámetro neutral y que provoca implícitamente un mayor beneficio a las entradas por plantas de GNL.

No obstante, uno de ellos ha indicado que habría que excluir las salidas por conexiones internacionales para fomentar el uso de plantas para exportación.

Algunos agentes (4) han propuesto como alternativa que se vaya convergiendo gradualmente a lo largo del periodo tarifario a los valores propuestos.

Un agente ha señalado el impacto de la consideración del gasoducto entre la estación de compresión de Córdoba y Almendralejo como unidireccional, solicitando la confirmación con el GTS de que se trata de un gasoducto unidireccional por restricciones técnicas y cuál es la justificación para que sea el único gasoducto unidireccional de la red troncal.

Un agente ha señalado que, con el objeto de mejorar la eficiencia operativa del sistema, y promover el mercado de gas en España frente a países vecinos, es necesario que la tarifa de entrada de transporte por conexión internacional (gasoductos) sea la misma con independencia de su ubicación.

Respecto de la asignación al término fijo-variable, un agente ha propuesto asignar los costes de operación y mantenimiento al término variable, a efectos de incentivar la competencia entre comercializadores.

- *Descuento en los peajes de entrada desde las plantas de GNL*

Ocho agentes (8) se han mostrado de acuerdo con la introducción de un descuento en los peajes de entrada desde las plantas de GNL. No obstante, muchos de ellos (7) han considerado que el descuento es insuficiente, que no cumple con las orientaciones de política energética y que no refleja la aportación que las instalaciones de gas natural licuado realizan sobre la seguridad del suministro en su conjunto, proponiendo un agente elevar el descuento hasta el 28,9% justificado por la capacidad de almacenamiento que aportan las plantas al sistema y su contribución a la seguridad de suministro.

Dos agentes (2) han propuesto que el déficit de recaudación asociado al descuento del 13,9% en el término de capacidad del peaje de entrada desde las plantas de GNL, se incluya en el peaje de otros costes de regasificación debido que beneficia a la totalidad del Sistema Gasista y, en consecuencia, no deben abonarlo, exclusivamente, el resto de los usuarios del resto de entradas al sistema.

Por el contrario, dos agentes se han manifestado en contra de este descuento, justificándolo el primero porque pone en peligro la igualdad de condiciones entre las plantas de GNL Ibéricas, modifica los flujos y perjudica al mercado del gas de Portugal y al desarrollo del MIBGAS, y el segundo porque lo consideran arbitrario y supone una fuerte discriminación frente a las conexiones internacionales. Este último ha manifestado además que lo considera innecesario en la medida en la que la seguridad de suministro está garantizada por la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad regulada en el Real Decreto 1716/2004.

- *Ajustes en los precios*

Un agente ha señalado que la nivelación de precios de los peajes de entrada a la red de transporte desde las plantas de regasificación y no de las entradas por las interconexiones pone en riesgo la utilización de las plantas, señalando, además, que la nivelación de precios de las entradas por plantas de regasificación no se justifica y penaliza a la planta de Bilbao y a los usuarios de la misma, lo que es contrario al principio de eficiencia.

Dos agentes han propuesto que la nivelación de precios en las entradas y salidas de la red de transporte de las conexiones internacionales o, en su defecto, de las comunitarias, a efectos de no penalizar la entrada desde Portugal.

Un agente ha indicado que considera necesario aclarar si el descuento del 100% a los peajes de transporte aplicables a entradas y salidas desde/hacia los AASS afecta también al término basado en volumen.

Un agente ha propuesto la excepción del pago de los peajes de transporte para las inyecciones de gases de origen renovable y tres agentes han señalado que se debería incluir un descuento sobre dichos peajes, considerando que el Reglamento (UE) 2017/460 lo permite.

- *Multiplicadores de corto plazo*

Un agente se ha mostrado conforme con la reducción de los multiplicadores de corto plazo, motivado por el impacto beneficioso en el mercado mayorista de electricidad y por el impacto positivo sobre la competencia.

Un agente propone que los coeficientes aplicables a los contratos de corto plazo tomen el valor de 1, al objeto de facilitar la operativa y evitar penalizar a los consumidores con ciertas puntas de demanda.

Finalmente, algunos agentes (3) han señalado que los multiplicadores de corto plazo, deberían ajustarse a la duración efectivamente contratada, de forma que, si se ha contratado todos los días del mes, o una importante mayoría de los mismos, sean de aplicación los multiplicadores mensuales y no diarios.

- *Peajes de capacidad interrumpible*

Tres agentes han indicado que en el redactado de la Circular se debería aclarar que el peaje de interrumpibilidad aplica a cualquier punto de entrada y salida de la red de transporte. En particular uno de ellos señala la necesidad de aclarar si aplica a los peajes interrumpibles, a los firmes o a ambos, indicando que en su opinión debería aplicarse a ambos y, en todo caso no debería facturarse la capacidad no utilizada durante una interrupción.

Un agente considera que la aplicación o no de los peajes interrumpibles en las conexiones internacionales con Europa no debería abordarse en esta Circular por ser objeto de la Circular 3/2017 y del Reglamento UE 2017/459.

Un agente ha mostrado su preferencia por el descuento *ex ante* en los peajes interrumpibles, ya que el valor comercial es más alto y simplifica la preciación de las acciones comerciales.

Dos agentes han señalado que en el artículo 15 debiera recogerse que, en su caso, el peaje interrumpible *ex ante* se publicará junto con el resto de peajes. Adicionalmente, han señalado que el descuento *ex post* será aplicable tanto a la capacidad firme interrumpida por congestión física como a la capacidad contratada con naturaleza interrumpible tras una situación de congestión contractual

- *Condiciones de facturación*

Un agente ha propuesto incluir en la fórmula de facturación de capacidad la referencia a los contratos de duración indefinida, a efectos de dar cobertura a los contratos de salida a un consumidor con esta duración.

Algunos agentes (3) han propuesto incluir la prima resultante de la subasta en las condiciones de facturación.

Tres agentes han manifestado la necesidad de aclarar la facturación a los consumidores sin telemetria, pero con obligación de disponer equipo que permita el registro del caudal máxima demanda. En particular, han indicado la necesidad de determinar (i) a qué consumidores afectará, (ii) cómo se aplica el mecanismo, dos agentes (iii) procedimiento en caso de que el consumidor disponga de contratos con más de un comercializador y un agente (iv) especificar que al resto de consumidores no les es de aplicación ninguna restricción ni penalización por exceso de demanda de capacidad.

Adicionalmente, uno de ellos ha indicado que se debería aclarar la posibilidad por parte de estos consumidores de superponer contratos.

En relación con lo anterior, tres agentes han propuesto que el procedimiento aplicable para facturar la capacidad demandada de los consumidores con obligación de disponer de un equipo de medida que permita el registro diario del caudal máximo diario sea el mismo que el aplicable a los consumidores telemetrados.

Un agente ha señalado la necesidad de modificar la Circular para asegurar la coherencia entre la misma y la Circular 8/2019 en relación con el responsable de facturación de los peajes de salida del PVB.

Un agente ha señalado la necesidad de modificar la fórmula de facturación de los peajes intradiarios, dado que con la fórmula actual el peaje de un mismo producto de capacidad es directamente proporcional a la duración del producto.

Un agente propone que los contratos de corto plazo se refacturen a la finalización de los mismos, en lugar de tener que esperar hasta un año para conocer el verdadero coste del contrato.

- *Variación de los peajes de transporte respecto de los vigentes*

Un agente ha señalado el impacto negativo de la metodología propuesta sobre el VIP Ibérico que provoca el encarecimiento del acceso al punto virtual de balance del mercado portugués y español.

3.2. Peajes de acceso a las redes locales

En relación con la metodología de cálculo de los peajes de acceso a las redes locales los agentes han formulado las siguientes observaciones:

- *Ámbito de aplicación*

Dos agentes han señalado que es necesario aclarar en la circular que los peajes de redes locales no aplican a los consumidores suministrados desde plantas monocliente.

- *Estructura de peajes*

Varios agentes (4) han señalado la necesidad de que, a determinado tipo de consumidores, como por ejemplo los ciclos combinados, se les aplique un peaje, independiente de su consumo, a los efectos de evitar una alta incertidumbre en el pago de los peajes. No obstante, los agentes no se ponen de acuerdo ni sobre los consumidores a aplicar dicha medida, ni sobre el peaje a aplicar a dichos consumidores. Así, tres agentes proponen que dicha medida afecte a los consumidores industriales y a los ciclos combinados conectados a redes de presión superior a 60 bar con consumo igual o inferior a 50.000.000 kWh aplicándoseles el peaje RL.9 con el objeto de evitar una incertidumbre elevada en el pago unitario de peajes. Otro agente propone ubicar a los ciclos combinados en el peaje RL.11, con independencia del nivel de consumo real.

Dos agentes (2) han señalado que la eliminación de los niveles de presión induce una subvención cruzada entre los consumidores industriales conectados a presiones inferiores a 4 bar y a presiones superiores a 4 bar, proponiendo dos de ellos, al menos, la diferenciación entre ambos niveles de presión.

Al respecto, un agente ha señalado más adecuada la estructura de peajes vigente, diferenciada por nivel de presión y volumen de consumo, desde el punto de vista de asignación de costes y propone mantenerla.

Un agente propone que se incremente el umbral de consumo del Peaje RL.1. con el objeto de reducir las reubicaciones recurrentes del grupo de peaje, bien unificándolo con el peaje RL.2 o incrementándolo a 7.000 kWh/año.

Adicionalmente, un agente ha propuesto limitar la facturación por capacidad contratada para este colectivo cuando por motivos de restricciones técnicas se impida su utilización.

Por el contrario, un agente ha cuestionado la necesidad de implementar una segmentación tan elevada, indicando, adicionalmente, que peajes decrecientes a medida que aumenta el consumo no es una buena señal para la eficiencia.

Un agente ha indicado la necesidad de analizar el impacto de la metodología peajes en (i) la aplicación de mermas, (ii) la aplicación de perfiles de consumo para realizar balances y (iii) la aplicación de la TUR.

- *Asignación de la retribución por nivel de presión*

Dos agentes han señalado que teniendo en cuenta la evolución reciente de redes de distribución cabría asignar la retribución por nivel de presión teniendo en cuenta la evolución a futuro de las mismas, en lugar de la evolución histórica y han propuesto asignar el 92% de la retribución de la distribución a las redes de presión de diseño inferior a 4 bar y el 8% a las redes de presión de diseño superior a 4 bar, en contraste con el 89%/11% establecido en la Circular, motivado porque dada la maduración de la red de distribución en el medio plazo sólo se esperan crecimiento de las redes de presión de diseño inferior a 4 bar.

- *Asignación de la retribución que se debe recuperar de cada nivel de presión a los términos fijo y variable*

Dos agentes han propuesto asignar mayor peso al término variable, proponiendo uno de ellos el 25% de la retribución de todos los niveles de presión al término fijo y el 75% al término variable, de forma similar a lo propuesto en el sector eléctrico, a efectos de incentivar las políticas de ahorro y eficiencia energética en el sector gasista.

- *Discontinuidades en los peajes*

Un agente ha indicado que se producen fuertes discontinuidades en los puntos frontera entre los grupos tarifarios siendo especialmente relevantes en los grupos en los que el término fijo se factura en €/cliente.

- *Peajes de capacidad interrumpible*

Dos agentes han señalado que en el artículo 24 debiera recogerse que el peaje interrumpible será facturado por el titular de la instalación.

Un agente ha señalado que considera que el precio de referencia al que debe indexarse el coste de la interrupción en caso de ser imputable a un comercializador debe ser el precio del mercado español, pero no al HH o NBP, tal y como se establece en la NGTS correspondiente a las que se hace referencia en el Artículo 24.3.i.

Otro agente ha indicado que considera que debería eliminarse los criterios de interrumpibilidad, ya que dependen de las zonas y condiciones que se aprueben, lo que afecta a la competitividad de las empresas dentro de un mismo sector.

- *Condiciones generales de aplicación de peajes de acceso a las redes locales.*

Varios agentes (8) han señalado la necesidad de modificar el artículo 25 de la propuesta de Circular, de forma que se limite únicamente reducciones de capacidad y no los incrementos, en el caso de contratos indefinidos.

Otro agente ha resaltado la necesidad de permitir una mayor flexibilidad para modificar las capacidades contratadas a la baja en un plazo menos a 12 meses para poder responder a circunstancias no previstas.

Dos agentes han solicitado que los agentes deberían tener la posibilidad de reducir su capacidad contratada para adecuarla al consumo previsto.

- *Condiciones de facturación de los peajes*
 - En coherencia con lo indicado en los peajes de transporte, tres agentes han manifestado la necesidad de aclaraciones. Entre otros, un agente, ha señalado la necesidad de aclarar la facturación a los consumidores sin telemida, pero con obligación de disponer equipo que permita el registro del caudal máxima demanda. En particular, han indicado la necesidad de determinar (i) a qué consumidores afectará, (ii) cómo se aplica el mecanismo, dos agentes (iii) procedimiento en caso de que el consumidor disponga de contratos con más de un comercializador y, un agente (iv), especificar que al resto de consumidores no les es de aplicación ninguna restricción ni penalización por exceso de demanda de capacidad.
 - Dos agentes han señalado que se debería mantener la posibilidad de que los consumidores con telemida instalada o con equipo de medida que permita el registro diario de la capacidad máxima demanda pero que no tuvieran obligación de ello, pudieran elegir entre ser facturados por cliente o por caudal.
 - Dos agentes (2) han indicado que en la facturación por volumen se debe recoger que el consumo diario total se repartirá entre todos los contratos vigentes en dicho día proporcionalmente a las capacidades contratadas en cada uno de ellos.

- Dos agentes (2) han considerado excesiva la penalización por los excesos de la capacidad demanda sobre la contratada, sugiriendo que se reduzca de 3 a 2.
- Otro agente, por el contrario, ha señalado que se penaliza mucho menos por la capacidad demandada en esta circular, pasando de un multiplicador de 5 a uno de 3, donde en determinadas circunstancias compensa esta penalidad, no proporcionándose una explicación para este cambio, cuando se hacía en la anterior, con criterios coherentes.
- Dos agentes (2) han señalado la necesidad de valorar la implementación del acceso de los consumidores teledidos al acceso en tiempo real a la información sobre sus consumos, a través de sus comercializadoras, en caso de que se elimine el mecanismo de flexibilidad del 85%-105%.
- Varios agentes (3) han propuesto mantener el mecanismo de facturación de la capacidad demandada del 85%-105% vigente, motivado porque permite a la industria cierta flexibilidad frente a causas imprevistas como interrupciones de la producción o puntas de trabajo. Uno de ellos ha señalado que dicho mecanismo de facturación se debería mantener hasta, como mínimo, el 1 de enero de 2021 al objeto de reducir el desarrollo de procesos y comunicación entre compañías, dado el impacto del COVID-19.
- En la misma línea, otro agente ha señalado que la eliminación del mecanismo de flexibilidad del 85%-105% obligará a los usuarios a realizar contratos diario e intradiarios en función de la previsión de consumo lo que provocará un coste para los sistemas de contratación y facturación.
- Tres agentes han propuesto que el procedimiento aplicable para facturar la capacidad demandada de los consumidores con obligación de disponer de un equipo de medida que permita el registro diario del caudal máximo diario sea el mismo que el aplicable a los consumidores teledidos.
- Dos agentes han propuesto que se considere la posibilidad de poder ceder la capacidad contratada al igual que se puede contratar capacidad de corta duración, lo que proporcionaría más competitividad al consumo industrial.
- Dos agentes consideran necesario aclarar el procedimiento de facturación de los suministros sin teledida, pero con obligación de disponer de equipo de medida que permita el registro diario de caudal máximo demandado, según unas obligaciones que establezca por el Gobierno.
- Dos agentes han mostrado su conformidad con la excepción del pago de peajes de acceso a las inyecciones de gas de origen renovable.

- Un agente considera que la excepción del pago de peajes de acceso a las inyecciones de gas de origen renovable es discriminatoria y solicitan se suprima el apartado 3 del artículo 18.
 - Dos agentes han solicitado que, en caso de que un agente contrate el mismo producto diario durante todos los días naturales del mes, el coeficiente multiplicador M_t a aplicar sea el correspondiente al mes en cuestión en lugar del coeficiente diario, dado que esta medida contribuirá a incentivar el incremento de contrataciones en el sistema gasista y, por tanto, un mayor uso global del sistema.
 - Un agente ha señalado que la previsión establecida en el artículo 25.3 relativa a que las refacturaciones se llevarán a cabo por el comercializador con el que el punto de suministro tenga un contrato de acceso en vigor, crea una gran incertidumbre asociada a los posibles impagos posteriores por parte el cliente cuando ese suministro no lo ha realizado el comercializador vigente.
- *Ubicación de los consumidores en los nuevos peajes*

Varios agentes (4) han indicado la necesidad de que las empresas transportistas y distribuidoras comuniquen a las comercializadoras con cierta antelación en qué grupo tarifario quedan ubicados sus clientes. Proponiendo un agente que se establezca en una disposición transitoria la obligación de que las empresas transportistas y distribuidoras comuniquen en el plazo de un mes desde la entrada en vigor de la Circular, el peaje de acceso asociado a cada punto de suministro y que una vez realizada dicha comunicación no pueda modificar el peaje asociado durante un periodo de tres meses, y otro agente considera que la antelación mínima debe ser de 2 meses.

Otro agente ha solicitado que el consumo que se tenga en cuenta para la ubicación de los clientes pequeños (menor o igual a 5GWh) tenga en cuenta los doce meses siguientes a la activación del contrato con el comercializador y sus respectivas prórrogas, a efectos de aplicar el mismo peaje durante la duración del contrato. En caso de no considerar la propuesta anterior, subsidiariamente solicitan que el cálculo de consumo contemple los doce meses anteriores a la activación inicial del suministro y sus respectivas prórrogas.

Un agente propone que la ubicación inicial de los consumidores respete el ciclo de facturación de los clientes, y que dado el impacto del estado de alarma se utilice como criterio general el consumo del año 2019, en lugar del año 2020.

Adicionalmente, varios agentes han solicitado la inclusión de un mecanismo de selección voluntaria del grupo de consumo, de forma que los consumidores

industriales puedan solicitar la ubicación en un grupo de consumo. En caso, de no cumplir el consumo previsto se les refacturaría en el grupo correspondiente.

Finalmente, un agente ha señalado la necesidad de fijar un plazo para que las distribuidoras informen a las comercializadoras de las reubicaciones en el grupo de peaje de los clientes, proponiendo el 15 de diciembre.

Varios agentes (2) consideran necesario introducir aclaraciones respecto al procedimiento a seguir en caso de refacturaciones y reubicaciones en el caso de nuevos suministros.

Dos agentes han valorado positivamente que se eviten las refacturaciones a los consumidores domésticos, no obstante, han propuesto que se aplique a todos los consumidores por debajo de un consumo anual determinado y no vinculado a la obligación de disponer un equipo de medida determinado debido que, por semejanza al sector eléctrico, estos se extenderán a un mayor número de consumidores, y propone el límite de 300.000 kWh/año o al menos 50.000 kWh/año.

Otro agente ha propuesto en primer lugar que no se reubique al cliente en el que en el año de gas precedente (i) hubiera tenido lugar el alta del punto de suministro, (ii) la modificación de un contrato de acceso de duración indefinida o (iii) el cambio de peaje a petición de usuario. En segundo lugar, que no se realicen refacturaciones a los suministros conectados a redes de presión de diseño igual o inferior a 4 bar sin obligación de disponer de equipo de medida con capacidad de registro diario del caudal máximo demandado y que se proceda a reubicar a los consumidores conectados en redes de presión de diseño superior a 4 bar y los conectados 4 bar o inferior y con obligación de disponer de telemida, transcurridos 12 meses desde (i) el alta del punto de suministro, (ii) desde el último cambio de caudal de un contrato indefinido o (iii) desde un cambio de peaje a petición del usuario, si el consumo real resultante de agregar todos los contratos, independientemente del número y duración de los mismos, registrado en esos 12 meses no se corresponde con el escalón de peaje que se hubiera aplicado.

Un agente ha indicado que la refacturación por cambio de escalón de peaje debería realizarse al comercializador que tenía el consumidor en el momento de consumo, y que no se produzca en los casos en los que el suministro ha causado baja para evitar que sea una cantidad irrecuperables para el comercializador.

Un agente ha indicado que la refacturación además de al peaje de acceso a la red local, debería aplicarse al peaje asociado a la recuperación de otros costes de regasificación.

Un agente considera que las refacturaciones no deberían aplicar a las contrataciones de capacidad diarias e intradiarias, por su efecto negativo en los CCGTs, dado que podría obligar algún tipo de prima de riesgo por cambio de peaje en la oferta del mercado eléctrico.

Dos agentes han señalado el impacto de las refacturaciones en los ciclos combinados.

En este sentido, un agente ha propuesto que los contratos de corto plazo se refacturen a la finalización de los mismos en función del consumo habido durante la duración del contrato descontados los efectos de contratos superpuestos que pudiera haber, por la mayor certidumbre que genera a los ciclos combinados para realizar sus ofertas.

Otro agente ha señalado que las reubicaciones suponen un riesgo potencial de reclamaciones de casi un quinto de sus clientes todos los años, lo que conlleva un coste operativo y deterioro de imagen inasumible por las distribuidoras.

- *Precios resultantes de la metodología*

Varios agentes (7) han señalado que el resultado de la metodología propuesta penaliza a los consumidores de tamaño intermedio (RL4 a RL.7), señalando cuatro de ellos la necesidad de realizar un reajuste en estos grupos tarifarios, a efectos de armonizar el impacto de la metodología entre todos los grupos tarifarios.

Señalando cinco de ellos que supone una limitación en el desarrollo de nuevas gasineras y la puesta en riesgo de la viabilidad de las actuales, por lo que, a semejanza en el sector eléctrico, algunos de ellos (4) solicitan se establezca un peaje específico en la salida a puntos de suministro de estaciones de servicio para su venta como gas vehicular. Además, uno de ellos ha señalado el impacto de la facturación por capacidad demanda en las gasineras dado que presentan un consumo irregular y dependen de la demanda por parte de los consumidores.

Un agente ha señalado que la metodología propuesta facilita los servicios de bunkering, pero por el contrario perjudica el desarrollo de las gasineras y solicita se realice por parte de la CNMC un esfuerzo adicional para el desarrollo de estas infraestructuras.

Finalmente, ante el resultado de la metodología propuesta, un agente ha propuesto que se mantenga los peajes vigentes repercutiendo sobre todos los peajes las bajadas que resulten de las correspondientes circulares de retribución.

3.3. Peajes de acceso a las instalaciones de regasificación

En relación con la metodología de cálculo de los peajes de regasificación los agentes han formulado las siguientes observaciones

- *Definición de los servicios*

Un agente ha propuesto contemplar en el servicio de trasvase de GNL de buque a buque la diferenciación de precios entre la operación en la que se emplean dos atraques y la que emplea un único atraque, proponiendo un descuento respecto del primero en el caso del servicio que únicamente emplea un atraque. Al respecto ha señalado que este servicio tendría en cuenta parte de las instalaciones de descarga, parte del acondicionamiento de terrenos y edificios, parte los sistemas de gestión y control, parte de los servicios auxiliares y parte del suministro eléctrico. Dado que, en caso de necesidad, podrían utilizar la red de Boil off de la planta, también se debe incluir parte de las instalaciones de tratamiento y recuperación de Boil-off.

Asimismo, un agente ha propuesto incluir un peaje de licuefacción virtual de PVB a planta física, a efectos de poder aumentar la oferta de productos localizados-

Un agente ha indicado que los peajes uniformes para el GNL junto con el Tanque Virtual Único, el cual no existe en ningún otro país, suponen una ventaja artificialmente creada para el GNL y que elimina la competencia entre las plantas de regasificación.

- *Estructura de peajes*

- Un agente ha considera más adecuado que el peaje de licuefacción virtual conste de un término variable de aplicación a los MWh de gas natural que virtualmente salgan de la red de transporte al Tanque Virtual de Balance.
- Dos agentes han propuesto establecer que se regule el transporte de GNL por carretera con destino a las plantas satélite de distribución proponiendo uno de ellos un peaje que conste únicamente de un término variable y que recuperara el coste de la carga en cisterna y el transporte por carretera.
- Dos agentes han señalado que el tamaño de buque se debe corresponder con el contratado con el objeto de eliminar incertidumbre y respetar el espíritu de la Circular.
- Tres agentes han indicado que, en el diseño de peajes, además de intentar reflejar los costes, se debería evitar fortalecer a los incumbentes, considerando dos de ellos que si bien la introducción de un término variable

en el peaje de almacenamiento de GNL es un paso positivo, el valor del mismo no es suficiente para limitar las barreras a la entrada a nuevos entrantes y/o operadores con portfolios pequeños, mientras que el otro propone que, respetando el principio de reflejo de coste, se variabilice los peajes de regasificación a efectos de incentivar la competencia.

- Un agente ha señalado que los peajes de trasvase de GNL de planta a buque, buque a buque y puesta en frío además del término variable deberían constar de un término fijo.
 - Un agente ha señalado la necesidad de expresar los tamaños de los buques en el peaje de descarga en GWh, en lugar de en m³ de GNL, a los efectos de garantizar la coherencia con el mecanismo de cálculo de las garantías y la facturación. Asimismo, ha señalado la necesidad de indicar que el tamaño del buque vendrá determinado por el máximo valor entre el volumen contratado o programado o viable.
 - Un agente ha señalado la necesidad de eliminar del peaje de descarga de buques la referencia a los buques compartidos, en consonancia con la Circular de Acceso y la Circular de Balance.
- *Metodología para la determinación de los peajes de regasificación*

En relación con la metodología de asignación, varios agentes (13) comparten el impacto positivo de las terminales de GNL en la *seguridad de suministro y flexibilidad* que aportan al sistema y coinciden en que parte de la retribución debería imputarse a los clientes finales. Al respecto los agentes han formulado las siguientes observaciones y propuestas:

- Un agente ha valorado muy positivamente parte de los costes de regasificación no los asuman directamente las operaciones realizadas en las plantas, para favorecer la competencia internacional de las plantas de regasificación ibéricas y también porque las plantas de regasificación contribuyen a la seguridad de suministro de toda la demanda en España. No obstante, considera que podría asignarse una mayor proporción de costes, considerando los niveles de utilización.
- Varios agentes (4) han indicado que considera se deben reevaluar los peajes de regasificación para contemplar la seguridad de suministro y la recuperación de la sobreinversión.
- En la misma línea, un agente ha señalado que el stock de seguridad se corresponde con la capacidad de almacenamiento para hacer frente a la demanda no interrumpible durante el número de horas máximo que la planta

pueda estar sin recibir GNL, que éstas reservas están establecidas en el IT-CPC-P02 y por tanto deberían calcularse conforme a dicho protocolo e imputarse a toda la demanda y se recupere a través de un peaje de entrada.

- Asimismo, algunos agentes (2) han propuesto asignar el stock de seguridad a la demanda nacional.
- Otro agente ha propuesto que parte de la retribución reconocida por inversión en plantas de regasificación sea recaudada mediante un peaje global a todos los usuarios disminuyendo al mismo tiempo los peajes correspondientes a las plantas de GNL
- Un agente ha propuesto calcular los peajes asumiendo una utilización del 100% de las instalaciones y la diferencia entre la facturación obtenida de aplicar los peajes a la demanda prevista y la retribución reconocida a las instalaciones recuperarse a través de un peaje variable en la salida de la red de transporte y distribución.
- Un agente considera que deben incrementarse los costes asociados al peaje de otros costes de regasificación, considerando la contribución a la seguridad de suministro de las mismas y de acuerdo con la planificación de las plantas de GNL.
- Otro agente ha propuesto asignar a un cargo por Seguridad de Suministro como mínimo la sobrecapacidad equivalente al mayor punto de entrada del Sistema Gasista Español, junto a su correspondiente capacidad de almacenamiento asociada.
- Un agente ha propuesto en valorar la seguridad de suministro como el equivalente al coste que supondría soportar en las plantas de regasificación una capacidad de regasificación igual a la del conjunto de las entradas por conexiones internacionales (1.055 GWh/día) y proceder a su asignación a los puntos de entrada de las C.I. de forma proporcional a sus capacidades y descontarla del coste de regasificación a recuperar por peajes de regasificación.
- Otro agente ha propuesto asignar los costes asociados a operaciones, mantenimiento y otros márgenes regulados al término variable para favorecer los mercados spot, la competencia y eficiencia y reducir las barreras de entrada y salida de los mercados.

Un agente ha propuesto calcular el coste asociado al stock de flexibilidad logística como la necesidad de descargar un buque de tamaño medio, lo que representa el 26,55%. La diferencia entre la capacidad de los tanques, el stock

de seguridad y el stock de flexibilidad logística es lo que correspondería al servicio de almacenamiento de GNL, evitando de esta manera la subvención cruzada entre los servicios de almacenamiento de GNL y vaporización y dando lugar a unos peajes de regasificación competitivos.

Por el contrario, algunos agentes (3) han señalado que la retribución de la actividad de regasificación debe ser recuperada en su totalidad a través de los peajes de los usuarios de las plantas, ya que de lo contrario se establece una subvención cruzada entre las actividades de regasificación y transporte y distribución. En coherencia, se han manifestado en contra del criterio de seguridad de suministro. Además, uno de ellos en relación a los costes de Musel ha manifestado que no existe diferencia en la naturaleza de los costes por el hecho de estar hibernada, y que la retribución por continuidad de suministro sí tiene una relación directa con los costes de inversión.

Un agente ha propuesto incrementar el **peaje de descarga** compensando este incremento con un descenso del precio del servicio de regasificación de cara a desincentivar la contratación de slots que no se vayan a utilizar. Otra vía que proponen con este objetivo es la introducción de una penalización por los slots contratados y no utilizados función de la pérdida de recaudación de peajes por almacenamiento, regasificación y entrada al PVB si finalmente no entra un barco.

Otro agente ha resaltado la importancia de introducir un mecanismo antiacaparamiento proponiendo un mecanismo de penalizaciones, como por ejemplo de 3 veces el coste del slot si se devuelve entre $m+1$ y $m+2$ o 5 veces en $m+1$ cuando el slot se pierde automáticamente y no se ha devuelto ni incluido en la subasta del último mes.

Sobre este aspecto, otro agente ha señalado que cuando un slot no se compromete, por ejemplo, con 2 meses de antelación, se pueda volver a comercializar, cuestionándose cuál debe ser el precio de reventa y si se debe o no resarcir al tenedor original del slot y si puede o no continuar ofreciendo el slot para la venta en el mercado secundario junto con el TSO.

Asimismo, un agente, aun valorando la metodología propuesta y el esfuerzo realizado, ha señalado la necesidad de reducir los peajes de acceso a las plantas de GNL a efectos de aumentar la utilización de las mismas y la competitividad y ponga en valor el potencial de España como hub logístico de GNL.

Respecto del **peaje de descarga**, un agente ha señalado que parece excesivo un tiempo de descarga de 11,83 horas para todo tipo de buque menor de 40.000 m³, mientras que, por el contrario, la descarga de un buque tipo QFlex (216.000 m³) requiere más de las 17,52 horas contempladas en la Memoria.

Respecto del *peaje de carga en cisternas*, un agente ha señalado que el coste de la actividad de carga en cisternas es un 400% superior a la retribución reconocida, por lo que propone revisar la retribución a efectos de que el peaje correspondiente refleje los costes de este servicio.

Al respecto, algunos agentes (4) han advertido de la existencia de un riesgo de desconexión de determinados consumidores industriales que tengan terrenos para la instalación de una planta unicliente, proponiendo un incremento de los peajes de carga en cisternas y del peaje de otros costes de regasificación y, la aplicación de coeficientes en función de la posibilidad de conexión o no a las redes locales.

En la misma línea, un agente ha propuesto que la capacidad de carga de cisternas monocliente debería estar asociada a la capacidad de dicho cliente, a efectos de evitar situaciones de acaparamiento de capacidad en las plantas y clientes cautivos. Adicionalmente, para el caso de cisternas de las plantas satélite de distribución, se propone que la capacidad a contratar sea virtual, de tal manera que dicha capacidad no fuera por planta sino para el conjunto de las plantas, facilitando así un mayor acceso a ofertas por parte de los clientes domésticos.

Respecto de la metodología de asignación a los *peajes del servicio de transvase de GNL de planta a buque*, un agente se ha mostrado de acuerdo con la misma. No obstante, señala que debiera ser consistente con la metodología de retribución, ya que en caso contrario podría no ser sostenible.

Un agente ha propuesto que los costes asociados al exceso de capacidad de almacenamiento y vaporización existentes en el sistema gasista se imputen a toda la demanda de transporte de forma análoga al resto de costes hundidos considerados en el peaje transitorio para cubrir otros costes de regasificación.

Dos agentes han propuesto la aplicación de un coeficiente de descuento sobre los *servicios agregados* con el objetivo de promover la contratación de los mismos.

- *Multiplicadores de corto plazo*

Dos agentes han valorado positivamente la propuesta de establecer un único coeficiente intradiario, no obstante, uno de ellos ha indicado que el valor es muy elevado y puede influir en el precio del mercado eléctrico, por lo que propone un valor máximo de 3 y que sea igual al del producto diario para una duración entre 23 y 15 horas o que se permita la contratación del producto diario en el propio día de gas.

Un agente en cambio ha propuesto incrementar el peaje diario del almacenamiento de GNL con objeto de incentivar la contratación a más largo plazo, indicando que no tendría impacto negativo en la formación de precios del mercado mayorista de electricidad al estar estos más condicionados por los peajes de corto plazo de redes.

Dos agentes han propuesto equilibrar los multiplicadores de corto plazo de regasificación con los de transporte dado que los valores propuestos pueden distorsionar la competencia del GNL con respecto al gas por tubo en estos horizontes.

Un agente ha señalado que los multiplicadores aplicables a los servicios prestados por las plantas de GNL debieran ser lo más competitivos posible para asegurar la competitividad de las plantas españolas, a efectos de incentivar la utilización de las plantas.

Varios agentes (4) han indicado que consideran necesario establecer multiplicadores intradiarios al servicio de carga en cisterna debido a que la Circular 8/2019 de acceso si los admite.

Otro agente ha propuesto aplicar para este servicio que se apliquen multiplicadores de corto plazo muy bajos, cercanos a 1, para desincentivar la contratación en exceso, incentivar la contratación de forma más racional, conseguir que los mecanismos anti-acaparamiento tengan un precio adecuado, e incentivar la transferencia de capacidad entre usuarios.

Finalmente, un agente ha señalado que los multiplicadores de corto plazo, deberían ajustarse a la duración efectivamente contratada, de forma que, si se ha contratado todos los días del mes, o una importante mayoría de los mismos, sean de aplicación los multiplicadores mensuales y no diarios.

- *Peajes de capacidad interrumpible*

Un agente ha propuesto aplicar el descuento ex post al peaje de licuefacción virtual, ya que lo contrario sería discriminatorio.

- *Condiciones de facturación*

Un agente ha señalado la confusión derivada de las condiciones de facturación de los productos *agregados* contemplada en la Circular de peajes y en la Circular de acceso. Consideran además conveniente especificar cómo se realiza la facturación cuando se hace uso de la flexibilidad de la regasificación y el almacenamiento, indicando si se ha de emplear la capacidad contratada o la realmente utilizada.

Tres agentes han indicado que consideran que el peaje de otros costes de regasificación debe facturarse bimestralmente en el caso de consumidores que tengan periodicidad bimestral de acuerdo a lo establecido en el RD 1434/2002. Adicionalmente varios agentes (4) han señalado que se debería aclarar el procedimiento de facturación, proponiendo, dos agentes explicitar las condiciones de facturación.

Un agente ha manifestado sus dudas acerca si el peaje de otros costes de regasificación aplica al gas cargado en los servicios de trasvase de planta a buque, puesta en frío o destinado a exportación por conexiones internacionales.

Un agente ha señalado la necesidad de implementar una penalización por capacidad demandada en el peaje de carga en cisternas, de forma análoga a los peajes de la red de transporte y red local.

Otro agente ha valorado positivamente que la facturación de carga de cisternas para GNL con destino a redes de distribución se realice en función de la capacidad utilizada.

Un agente ha propuesto incluir la prima resultante de la subasta en las condiciones de facturación.

Un agente ha señalado que se debería aclarar cómo se va a calcular el desbalance en el TVB gestionados en PVB durante el periodo transitorio, si no existe el peaje de licuefacción virtual hasta el 1 de octubre de 2020.

3.4. Publicación de los peajes

Un agente se ha manifestado en contra de la posibilidad de modificar los peajes después de su publicación.

Dos agentes han señalado que tal y como dispone el Real Decreto 949/2001, se debería incluir que los peajes de la Circular tienen el carácter de máximos.

Un agente ha indicado que sería útil conocer si la CNMC publicará de forma agregada los peajes de salida de la red de transporte, acceso a las redes locales y otros costes de regasificación y si la distribuidora los facturará también agregados.

Algunos agentes (3) han solicitado que la CNMC publique los precios finales y cargos aplicables a cada servicio y, en particular, un valor agrupado de los precios de peajes y cargos aplicables a la demanda de consumidores finales.

Un agente ha señalado que en caso que la CNMC no publique los peajes de acceso para los VIP's a comienzo del junio de 2020, los potenciales ajustes a

aplicar a los peajes de entrada y salida en 2020, y en caso necesario en 2021, se realicen de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.4 del Reglamento (UE) 2017/460, vía un factor de reescalado.

3.5. Periodo transitorio

Con carácter general, los agentes (8) han señalado como insuficiente el periodo transitorio propuesto en la Circular para adaptar los sistemas a la nueva estructura de peajes, proponiendo algunos de ellos retrasar su implementación hasta el 1 de octubre de 2021. No obstante, otros agentes han propuesto plazos de implementación anteriores, como el 30 de marzo de 2021. Algunos agentes (3), si bien no han señalado plazos, han señalado la necesidad de que exista un plazo mínimo de 9 meses, a contar a partir de la publicación de la metodología de peajes y/o cargos y de los formatos de intercambio de información y solicitando que se amplíe al 30 de septiembre de 2021. Adicionalmente un agente ha solicitado establecer el 30 de marzo de dicho año como fecha límite para que la CNMC publique los nuevos formatos de comunicación entre transportistas, distribuidoras y comercializadoras.

Varios agentes (4) consideran razonable que todos los aspectos relacionados con el mercado mayorista de gas sean implementados a 1 de octubre de 2020, en consonancia con lo establecido en la Circular de Acceso. En lo concerniente a los aspectos minoristas, la fecha anterior la consideran demasiado ambiciosa y proponiendo un agente su implantación el 1 de enero de 2021, de forma simultánea a la entrada en vigor de los nuevos formatos de comunicación para el mercado minorista y otro agente que, al menos, se retrase la entrada en vigor a los consumidores finales hasta enero de 2021 siendo deseable mitad 2021.

Adicionalmente, uno de los agentes ha señalado la necesidad de la actualización de aquellos parámetros que no supongan cambios estructurales sobre la actual estructura tarifaria, como los coeficientes multiplicadores.

Dos agentes han propuesto que se incluya una Disposición en la Circular de forma que los distribuidores y comercializadores, 30 días después de su entrada en vigor, puedan presentar un programa de trabajo con un calendario detallado de implementación.

Otro agente ha indicado que se debería haber contemplado la entrada de los nuevos peajes con el nuevo año de gas, a partir del 1 de octubre de 2021, respetando el ciclo de facturación, de forma que todas las facturas de peajes que se emitan entre el 1 de octubre de 2021 y el 30 de noviembre de 2021 puedan conservar la estructura vigente cuando el periodo comprendido en la factura incluya consumos de al menos un día anterior al 1 de octubre de 2021.

En la misma línea, un agente ha solicitado que se aclare que durante el periodo transitorio no se modifica la forma de facturar a los clientes y en particular en lo relativo a la regla 85/105.

Un agente ha señalado que en la determinación del periodo transitorio se debería considerar el impacto del cambio de metodología sobre el VIP Ibérico y la situación de Portugal en el mercado europeo de gas, y dadas las circunstancias provocadas por la propagación del COVID-19 el impacto negativo que puede ocasionar sobre la recuperación económica de Portugal y considerar aplicar otro año más en el transitorio.

Un agente ha manifestado su preocupación por el posible retraso en la publicación de la Circular y de la Resolución de los valores de los peajes que impida la entrada en aplicación ordenada el 1 de octubre de 2020.

En esta línea, otro agente ha señalado la necesidad de coordinación de distribuidores y comercializadores, dado el impacto de la Circular sobre la operativa de los mismos y la necesidad de adaptar los sistemas informáticos, proponiendo implementar un periodo de pruebas para validar el correcto funcionamiento de los sistemas.

3.6. Periodo transitorio de convergencia

Algunos agentes (7) consideran necesario que se defina en la Circular la metodología o procedimiento de aplicación de la “gradualidad” en el impacto de la metodología. Dos de ellos han indicado que hace que no se pueda valorar por consumidores, y por las empresas del sector a la hora de poder implementarlo en los plazos adecuados.

Un agente ha señalado la necesidad de graduar el impacto sobre los distintos agentes durante el periodo de convergencia de 4 años establecido en el Real Decreto-Ley 1/2019. En particular, en los peajes de entrada a la red de transporte desde Portugal y a los consumidores finales.

Tres agentes han señalado que dado el incremento de los peajes de entrada a la red de transporte que resultan de la Circular respecto de los peajes vigentes y la evolución de los peajes de transporte durante el periodo transitorio, valoran positivamente la implementación de un periodo de convergencia.

Un agente ha propuesto que la aplicación de la metodología de peajes a los precios resultantes de la metodología para el año de gas octubre 25-septiembre 26 y la creación de un nuevo peaje transitorio otros costes de transporte (de 6 años de duración), a través del cual se recupere la reducción de ingresos.

Otro agente ha propuesto que se limiten los incrementos en los precios a un 10% y que el impacto sobre la demanda provocado por la crisis sanitaria del COVID 19 se reparta sobre un periodo de recuperación económica.

En la misma línea otro agente ha mencionado que se debe utilizar al máximo este periodo de manera que sobre todo en los dos próximos años, disminuya al máximo los posibles impactos económicos negativos de esta nueva metodología, teniendo en cuenta la evolución del precio del gas natural y la de situación económica y social derivada de la crisis sanitaria actual.

3.7. Adaptación de las capacidades contratadas

Varios agentes (4) han valorado de forma muy positiva la posibilidad de adaptar las capacidades contratadas sin coste alguno, No obstante, solicitan que se aclare los siguientes puntos; (i) renuncia total o parcial, (ii) servicios sujetos a dicha renuncia total o parcial, (iii) plazos para realizar la renuncia, (iv) procedimiento.

Un agente ha solicitado que se aclare en la Disposición transitoria primera que dicha adaptación es aplicable a todos los servicios, y que la regla de los 12 meses anteriores únicamente aplica para el caso específico de salida a un consumidor.

Dos agentes han propuesto que para garantizar la carga en cisternas que alimentan redes de distribución en el caso de los comercializadores no renuncia por iniciativa propia de sus capacidades contratadas, la inclusión de un mecanismo de reducción de la capacidad en aquellas infraestructuras donde la capacidad contratada supere el 95%.

3.8. Entrada en vigor

Con carácter general cuatro agentes han señalado el impacto de la crisis originada por el COVID-19, y uno de ellos propone que se retrase la entrada en vigor de los nuevos peajes de la Circular como mínimo al 1 de enero de 2021, siendo deseable al 1 de octubre de 2021.

En este sentido un agente ha solicitado que se retrase con el objeto de haya tiempo de adaptar la regulación necesaria y que, hasta la entrada en vigor de los nuevos peajes derivados de la Circular de metodología de peajes, se mantenga la prioridad en la descarga de buques a los agentes con capacidad de regasificación contratada.

Dos agentes han propuesto que, con posterioridad a la entrada en vigor de la Circular, se planifiquen unas jornadas de trabajo entre los agentes implicados al objeto de aclarar posibles dudas interpretativas.

4. Otras consideraciones

4.1. Análisis del impacto de la Circular

Respecto al análisis del impacto de la Circular los agentes han realizado las siguientes observaciones:

- Un agente ha indicado que se debiera haber recogido el impacto de la Circular en las gasineras.
- Un agente ha indicado que la metodología de peajes propuesta tendrá al contrario de lo que se recoge en la Circular tendrá impactos sobre la competencia interna.
- Un agente ha señalado que el análisis del impacto contenido en la Memoria que acompaña a la Circular está lleno de suposiciones y simplificaciones y sugiere que se revisen los escenarios de utilización empleados, en los que se tengan en cuenta la evolución de los peajes que resultan de la propuesta.
- Un agente ha señalado que el análisis de impacto parece asumir las propuestas de las Circulares de retribución, que ponen en riesgo grave la continuidad de las empresas eficientes, bien gestionadas y necesarias para el suministro, lo que podría suponer costes adicionales o, alternativamente, poner en riesgo la seguridad de suministro.

4.2. Previsiones de demanda

Algunos agentes (3) han señalado el impacto que la crisis ocasionada por el COVID-19 va a producir en la demanda, y consecuentemente en los peajes.

Un agente ha indicado que las previsiones de los agentes apuntan a que el volumen real de almacenamiento sea mayor de lo previsto.

4.3. Telemedida y obligación de disponer equipo de medida que permita el registro diario

Un agente considera que se debe incluir la identificación de los consumidores con equipos de medida que permitan el registro diario del caudal máximo demandado en la información que ha de remitir el GTS.

Otro agente ha indicado que no tiene constancia de la existencia de ninguna obligación de disponer equipos de medida que permitan el registro diario establecida por parte del Gobierno.

Un agente ha advertido de una errata en el artículo 26.2 al incluir los consumidores de los grupos RL.5 y RL.6 entre los que tienen la obligación de disponer de equipo de telemedida, indicando que, en caso de no tratarse de una errata, debería regularse mediante una modificación del artículo 49 del RD 1434/2002 y, en cualquier caso, establecerse un transitorio, de al menos 1 año, para que dichos consumidores se puedan instalar un equipo de telemedida.

Algunos agentes (5) han indicado la necesidad de incluir la penalización en caso de que un consumidor obligado no disponga la telemedida operativa al en tanto que la normativa al respecto queda explícitamente derogada, o al menos aclarara su regulación.

4.4. Modificación de las condiciones de contratación

Varios agentes (4) consideran necesarias aclaraciones respecto a la posibilidad de adaptación de la capacidad contratada en relación a los servicios a los que les es de aplicación, la aplicación a la duración de los contratos previos y el procedimiento para hacerlo (plazos y mecanismo de solicitud, antelación, aceptación, etc.). Respecto a los servicios sobre los que es aplicable, un agente considera que debiera limitarse a los consumidores finales y en los peajes de salida del PVB.

Un agente ha propuesto que esta disposición se incluya en una disposición transitoria independiente y que se establezca un plazo de tres meses desde la entrada en vigor de los peajes de la Circular.

Un agente ha propuesto que la CNMC elabore un texto estandarizado mediante el cual los comercializadores informen a sus consumidores sobre la nueva estructura de peajes.

4.5. Impacto sobre normativa vigente

Varios agentes (7) han señalado insuficiente el análisis del impacto de la Circular en la normativa vigente, recalcando la necesidad de adaptar algunos aspectos, entre otros:

- Formularios asociados al proceso de liquidaciones (dos agentes).
- Metodología de cálculo de la tarifa de último recurso (un agente).
- Información a incluir en las facturas a consumidores finales (un agente)
- Determinar los tipos de consumidores que van a poder acogerse a la TUR (un agente).
- Penalizaciones por no disponer de telemedida (un agente).
- Normas de Gestión Técnica del Sistema (NGTS).

- Procesos de balance, reparto y liquidación de mermas (tres agentes)
- Ficheros de intercambio de información entre distribuidores y comercializadores (dos agentes).

Adicionalmente, los agentes han señalado la necesidad de incorporar en la Circular los siguientes aspectos:

- Dos agentes han solicitado la inclusión de un mandato explícito al Gestor Técnico del Sistema de desarrollar una propuesta de modificación de las NGTS, de manera coordinada con las compañías transportistas, distribuidoras y comercializadoras.
- Dos agentes han señalado la necesidad de incluir una nueva disposición transitoria en la que se determine el peaje aplicable y el procedimiento de facturación de los peajes de red local a los consumidores que sin tener derecho a las TUR carezcan transitoriamente de suministrador y sean atendidos por el CUR.

Finalmente, dos agentes han señalado que la falta de derogación explícita de la regla 85-105% establecida en el Real Decreto 949/2001 genera confusión, solicitando aclaración sobre si dicha regla se mantiene o no. Un agente también ha solicitado aclaración sobre la derogación expresa, de la bonificación por consumo nocturno del peaje 3.5 y de la bonificación en los términos de facturación de los consumidores conectados a plantas satélite. Solicitando, adicionalmente, la inclusión de una derogación expresa o tabla de equivalencias

4.6. Coeficientes de mermas de distribución

Un agente ha señalado la necesidad de que en la Circular se publiquen los coeficientes de mermas de aplicación a los nuevos peajes.

Un agente ha manifestado sus dudas respecto a la aplicación de las mermas a la nueva estructura solicitando un nuevo procedimiento de detalle.

4.7. Tratamiento de la industria gasointensiva

Varios agentes (4) han señalado la posibilidad de crear de la figura del consumidor gasointensivo (ya implementada en Francia), que sería una medida muy positiva para mejorar la competitividad de la gran industria, aunque no es competencia de la CNMC.

ANEXO I. ALEGACIONES

