



COMENTARIOS DE EDP ESPAÑA, S.A.U. (en adelante, 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” versión 12.02.2020

Con motivo de la publicación el 12 de febrero de 2020 en la sección de consultas públicas de la página web de la Comisión Nacional de Mercados y Competencia del trámite de información pública sobre la nueva versión del proyecto de Circular antes mencionada desde EDP¹ enviamos una serie de comentarios y propuestas que se recogen a continuación.

Consideraciones generales.

En primer lugar, queríamos manifestar nuevamente la necesidad de una adecuada coordinación con Gobierno y Ministerio para la Transición Ecológica en lo relativo al desarrollo de una metodología de cargos por otros costes del sistema. En este sentido, sería deseable que se aclarase en el texto de la Circular si los peajes se podrían empezar a aplicar y facturar aunque la metodología de cargos no pueda ser aplicada.

En este sentido estamos preocupados por si el tiempo para la implementación de estos nuevos peajes (el 30 de septiembre) es suficiente para hacer los cambios necesarios en sistemas de distribuidores y comercializadores. Nuestra preocupación únicamente se centra en aquellos peajes que los distribuidores facturan a los comercializadores, y no en los peajes que facturan otros agentes como el GTS, los transportistas u operadores de plantas de regasificación. En este sentido, sería deseable que se valorase una entrada en aplicación a mitad de 2021 de los peajes facturados al consumidor final, mientras que estamos de acuerdo con que el resto de peajes “mayoristas” entren en vigor el 1 de octubre de 2020 conjuntamente con la nueva Circular de Acceso.

Igualmente, la metodología para la fijación de la tarifa de último recurso debe ser revisada en paralelo. En este sentido, también sería deseable que se aclarase en el texto de la Circular qué ocurriría con la tarifa de último recurso si a la entrada en vigor

¹ EDP es una agente afectado por el texto de esta Circular pues realiza la actividad de comercialización de gas natural a través de sus filiales EDP COMERCIALIZADORA, S.A.U., EDP ENERGÍA, S.A.U. y BASER COMERCIALIZADODORA DE REFERENCIA, S.A., siendo esta última además una comercializadora de último recurso.



de la Circular el Ministerio no ha adaptado la tarifa de último recurso a la nueva estructura de peajes y cargos.

En esta versión continuamos observando un incremento relevante de los 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. Como ya hemos expuesto en nuestros comentarios anteriores, 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. Para ello hay varias medidas que se pueden tomar y que permite el Reglamento Europeo de tarifas de transporte de gas.

Valoramos muy positivamente que 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, y por ello este coste debe ser repartido también a la demanda nacional.

Por último, hay algunos aspectos que aún se encuentran recogidos en el texto de la Circular y que suponen una gran 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 mejoras al texto:

- 1. Entrada en vigor y periodo transitorio: solicitamos que se retrase la entrada en vigor de los peajes facturados al consumidor final al menos hasta enero de 2021 o fecha posterior.**

En EDP estamos de acuerdo con que la nueva estructura de precios de los peajes de los servicios mayoristas entren en vigor a 1 de octubre de 2020, entendiendo por servicios mayoristas todos los servicios de plantas de regasificación, entrada a PVB y salida a PVB que no sea a consumidor final. Creemos que no se deben poner obstáculos



para la entrada en aplicación conjunta el 1 de octubre de esta nueva estructura de precios de peajes junto con las Circulares de Acceso y de Balance, pues un retraso en estos momentos cuando ya las empresas comercializadoras estamos organizando los aprovisionamientos de final de año y del año que viene, nos ocasionaría un problema logístico importante.

Sin embargo, llamamos la atención para las complejas modificaciones en los formatos de intercambio entre agentes necesarias para que los distribuidores (y los comercializadores) puedan adaptar sus sistemas para pasar a facturar tres peajes (más los cargos) en lugar de un único peaje como hasta ahora, a lo que hay que sumar el cambio de estructuras de tarifa o los cambios en las fórmulas de facturación, por lo que, para lo relativo a la nueva estructura de los peajes aplicables al consumidor final conectado a red de distribución² solicitamos que se considere un plazo adicional al que plantea la Circular en su Disposición Transitoria Primera (30 de septiembre)

Hay que tener en cuenta que el plazo de implementación para los peajes a consumidor final concedido en la Disposición Transitoria Primera es excesivamente corto, mucho más breve que el que se ha concedido al sector eléctrico.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que en paralelo las empresas están implementando la versión 2.0. de la Resolución de Formatos de Intercambio entre comercializadores y distribuidores, que tiene entrada en vigor para el gas natural en dos fases: una primera fase en julio de 2020 y otra en enero de 2021. Sería deseable que, para la facturación de las distribuidoras, como mínimo se retrase la entrada en vigor de la Circular de Peajes hasta el momento de entrada en vigor de la segunda fase de la resolución de formatos (4 de enero de 2021), para evitar que en un periodo de 6 meses las empresas tuviesen que gestionar 3 entradas en vigor (la 1ª fase de formatos, la Circular de Peajes y la 2ª fase de formatos irían una tras otra en 6 meses).

Para operar con margen suficiente, teniendo en cuenta también el lógico impacto al que dará lugar la crisis del COVID-19, proponemos que la entrada en aplicación de la nueva estructura de peajes aplicables al consumidor final sea el 1 de marzo de 2021.

Si bien nuestra petición se centra en los peajes facturados por los distribuidores, para evitar discriminaciones con respecto de los consumidores finales conectados a la red

² Es decir, para el peaje de salida de la red de transporte a consumidor final, peaje de salida de redes locales a consumidor final y peaje de otros costes de regasificación.



de transporte, propondríamos que esta petición alcance a todos los consumidores, incluidos aquellos que están conectados a la red de transporte.

Si se acepta nuestra solicitud, obviamente ocurriría la coexistencia de la nueva metodología y estructura en los peajes “mayoristas” junto con la vieja estructura de peajes “minoristas”. Esto no significa que haya incongruencias. Es perfectamente compatible desplegar la nueva metodología de asignación de costes, manteniendo la vieja estructura de peajes en la parte “minorista”. Podría ser incluso una oportunidad para ir aproximándonos gradualmente a los nuevos valores de la metodología, de acuerdo con lo que ya establece la propia Disposición Transitoria Segunda de la propuesta de Circular. De todos modos, el retraso que estamos pidiendo es de 5 meses, por lo que no creemos que vaya a haber un desajuste importante de ingresos del sistema aunque los precios “minoristas” se congelen hasta el 1 de marzo.

Por todo ello, solicitamos que la Disposición Transitoria Primera quede redactada así:

Disposición transitoria primera. Régimen transitorio durante la adaptación de los sistemas de facturación.

1. Las empresas transportistas, distribuidoras y el Gestor Técnico del Sistema dispondrán hasta el 30 de septiembre de 2020 para adaptar los sistemas de facturación de los peajes a las condiciones de facturación definidas en la circular. No obstante, para aquellos peajes cuya estructura y parámetros de facturación son función del consumo del consumidor final, se dispondrá de un plazo de adaptación de sistemas hasta el 1 de marzo de 2021.

Durante el periodo transitorio hasta que los comercializadores no adaptemos nuestros sistemas y contratos, solicitamos que se aclare que no habrá 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 que actualmente está establecida en el Real Decreto 949/2001. Por ello, solicitamos que se añada este texto a continuación de la DT 1ª.1:

Durante el periodo de adaptación anterior, las transportistas, distribuidoras y el Gestor Técnico del Sistema continuarán utilizando la estructura y formulación establecida en la normativa hasta ahora vigente.

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. Para ello, debe definirse cuál es el periodo temporal que va a analizar el distribuidor a la hora de colocar a los consumidores en cada escalón (ya que no dará tiempo a que sea el año de gas, si la entrada en vigor es el 1 de octubre). Por ello, solicitamos que se añada este texto al final de la DT 1ª.4:

Las distribuidoras deberán informar a las comercializadoras con una antelación mínima de 2 meses, con respecto a la fecha en la que entren en aplicación los peajes de redes locales, a qué escalón de peajes de la nueva estructura pertenece cada consumidor. El escalón de peajes aplicable desde la entrada en aplicación de los peajes de redes locales hasta el 1 de octubre de 2021 se calculará en función del consumo del último año móvil que finaliza 3 meses antes de la entrada en aplicación de los peajes de redes locales.

2. El multiplicador a aplicar debería estar vinculado a la duración total contratada

Por resultar menos gravosa económicamente para los operadores y con el fin de aplicar un criterio análogo al contenido en el artículo 10.3 de la *Circular 3/2020 de la CNMC*, por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte y distribución de electricidad, los multiplicadores de corto plazo deberían aplicarse de forma tal que tuvieran en consideración la duración total de los productos contratados.

Al menos, pensamos que esta solicitud sería particularmente adecuada para el caso en el que los agentes no puedan tomar sus decisiones de contratación en la fecha de la subasta mensual y se vean obligados a acudir a las subastas diarias en las que se subasta nuevamente el mes completo. Nos estamos refiriendo a la posibilidad que permite la Circular de Acceso en su artículo 22.1.d) (*“En la subasta de productos diarios se ofertarán los productos diarios comprendidos entre el día de gas siguiente al que se realiza la subasta y el último día de gas del mes, ambos incluidos.”*).

Así, en la primera subasta diaria es posible comprar el mes entero, pero con productos diarios. Pensamos que, al menos en esta primera subasta diaria, se debería permitir todavía aplicar el multiplicador mensual en vez del diario.

En ese sentido se propone añadir el siguiente nuevo apartado en los artículos 14 (peajes de transporte – también aplicable a peajes de redes locales) y 32 (peajes de regasificación)



A efectos de facturación, si se adquieren productos diarios de idéntico caudal contratado en la primera subasta diaria de un mes natural, para todos los días del mes, a todos los productos diarios adquiridos se les aplicará el multiplicador correspondiente al producto mensual.

Esta propuesta es equivalente a la consideración que la Circular sí ha tenido en cuenta para el producto “intradiario” de 24 horas, cuyo multiplicador es igual al del producto diario que tiene la misma duración de 24 horas.

Hay que tener en cuenta que hasta la entrada en aplicación de la Circular de Acceso, los agentes antes podían adquirir productos mensuales hasta el día antes del inicio del mes, por lo que nuestra propuesta supone volver a poner en igualdad de condiciones con respecto a la situación que ya se tenía antes de la Circular de Acceso.

Pensamos incluso que esta propuesta podría extenderse a otros productos de duración superior (ej: cuando se contraten 3 meses seguidos se aplique el multiplicador trimestral, etc.), lo que daría mucha más flexibilidad a la hora de que los comercializadores puedan gestionar situaciones sobrevenidas.

3. Adaptación de la metodología de tarifa de último recurso

Queremos recordar que la entrada en aplicación de la nueva estructura de peajes debe ir acompañada con la revisión de la metodología de cálculo de la tarifa de último recurso. Por tanto, debería establecerse una condición suspensiva en la Disposición Transitoria Primera de esta Circular que impida que se puedan aplicar los nuevos peajes a aquellos consumidores con derecho a tarifa de último recurso hasta que la metodología de esta última no haya entrado en aplicación.

En el caso gasista es aún más complejo que en el caso del PVPC eléctrico, puesto que la metodología de TUR gasista tiene muchos vínculos con los peajes “mayoristas”, que también cambian de estructura.

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.

4. 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 memoria que acompaña a la *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*.

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 gas³, 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 aplica 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 efecto distorsionador sobre el mercado mayorista de gas y la construcción de mercados regionales (MIBGAS).

³ 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



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 361,73 €/ (MWh/día/año), valor que:

- es un 58% superior a la media de los restantes peajes de entrada propuestos por la CNMC
- es casi 3 veces el peaje que se está aplicando en la actualidad⁴
- es un 72% superior al peaje que se establece para la entrada desde Francia

De esta misma situación ya alertamos en la fase de consulta pública de la anterior versión de la propuesta de Circular, y la situación se ha agravado con respecto a aquella versión, lo que nos parece difícil de comprender.

Nos resulta aún más difícil de comprender que el precio de la salida de España a Portugal se encarezca de forma tan relevante, cuando la salida de Portugal está muy cerca de las entradas de gas por el Magreb y realmente el gas está recorriendo muy poca distancia, lo cual sin duda es motivo de extrañeza de los resultados que arroja esta metodología.

En la memoria económica se pueden observar las varias causas que originan el encarecimiento de todas las entradas, entre ellas la entrada de Portugal (y también la salida), 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 (Francia⁵ y Portugal⁶) 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 precio del mercado en PVB no está tan afectado⁷.

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

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ Ver 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

⁷ *no debemos olvidar que el precio del mercado en 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*



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:

- la posibilidad de eliminar o reducir los peajes de transporte en la interconexión España-Portugal, tanto en entradas como en salidas, aplicando un descuento particular en esta entrada en virtud de cualquiera de las siguientes disposiciones:
 - o el artículo 9.2 del código de red⁸, 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)⁹, para evitar que la interconexión con Portugal se vuelva anti-competitiva;
 - o el artículo 11¹⁰, 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)¹¹ 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

⁸ 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.*

⁹ 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;*

¹⁰ 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.*

¹¹ 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;*



los países de nuestro entorno, y con el objetivo de evitar barreras a la entrada de gas en España por cualquiera de sus puntos de entrada.

- Sería deseable por ejemplo utilizar un reparto 34 (entradas) / 66 (salidas).
- También vemos positivo como alternativa, contemplar que a lo largo del periodo regulatorio 2021-2026 se vaya convergiendo gradualmente del reparto actual (que es un 80/20 aproximadamente) al reparto propuesto por la CNMC de 50/50.

- ajustar el precio de todos los peajes de entrada de entrada de forma gradual, en lugar del incremento brusco que se da para algunos de ellos 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)¹², 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.

¹² *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.



En definitiva, solicitamos que la CNMC sea sensible a estos argumentos y que aplique las herramientas que el código de red le permite para al menos poner al mismo nivel de precio las interconexiones de Portugal y Francia y evitar que se pierda la oportunidad de crear un mercado ibérico del gas que contribuiría sin duda de forma muy positiva a la garantía de suministro mutua entre los dos países que componen la península ibérica y que ya se encuentran bastante aislados energéticamente del resto de Europa como para poner un obstáculo adicional.

5. Peajes en las plantas 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.

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.

También vemos muy positivo el descuento del 13,9% en el peaje de entrada a la red de transporte desde plantas de GNL que se ha considerado en esta versión de la propuesta de Circular.

Aún así, se contempla un incremento significativo de los precios de los servicios de 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.

De acuerdo con nuestras estimaciones, el coste de la descarga, almacenamiento, regasificación y entrada a PVB, junto con los cargos, de acuerdo con la memoria de la propuesta puede rondar los 2 €/MWh en la mejor de las situaciones, que es el producto agregado de Descarga + Almacenamiento + Regasificación + Entrada al PVB.

| Precios en €/MWh | 2020 (situación actual) | 2020-2021 (memoria Circular) |
|---------------------------|-------------------------|------------------------------|
| Descarga 900 GWh/mes | | |
| Regasificación 30 GWh/mes | | |
| Descarga | 0,11 | 0,07 |
| Almacenamiento GNL | 0,47 | 0,45 |



| | | |
|---------------------|------|------|
| Regasificación | 0,77 | 0,77 |
| Entrada al PVB | 0,36 | 0,53 |
| Cargos y cuotas GTS | 0,00 | 0,08 |
| TOTAL | 1,71 | 1,90 |

En el caso de que el agente no pueda contratar el producto agregado (que será lo habitual), el precio se incrementará seguramente por encima de los 2 €/MWh. Ello contribuirá a incrementar el coste de llevar GNL al PVB con respecto de la situación actual, por lo que es posible que haya un impacto en el precio del gas en PVB, y que esto a su vez cause un impacto en el precio del mercado eléctrico.

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, de acuerdo a los datos del Informe anual del sistema gasista español elaborado por Enagas, en 2019 el nivel medio de existencia en tanques de GNL fue del 60% y el uso medio de la capacidad de regasificación se situó en el 89%, por lo que cabría reflexionar si entre el 60% y el 89% del coste de las plantas supone un coste de seguridad de suministro “extra” del sistema que tal vez pudiera ser costado 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 (ejemplo cargo para la recuperación del déficit de tarifa).

En cualquier caso, debido a la manera en la que se está desarrollando la Circular de Acceso, en la que se está reduciendo artificialmente la oferta de slots de descarga a



nivel sistema de tal forma que solo se ofertan el número necesario para cubrir la demanda, observamos una mayor ocurrencia de subastas de slot de descargas puesto que el precio de la descarga es relativamente barato, dentro del conjunto de peajes de los servicios en plantas de regasificación. Creemos que puede ser apropiado incrementar el precio de la descarga con respecto al que está en la propuesta, de forma a desincentivar a los agentes a contratar slots que luego no vayan a utilizar, reduciendo la alta demanda de este producto y, por tanto, de la ocurrencia de subastas que únicamente consiguen encarecer artificialmente la entrada de gas a PVB. Este incremento del precio de la descarga debería compensarse con un descenso del precio del propio servicio de regasificación.

Otra vía adicional para evitar la congestión en el uso del slot, sin subir el precio del mismo como proponíamos en el párrafo anterior, sería el establecer una penalización por contratar slots y no utilizarlos. El coste de esta penalización puede calcularse en función de la pérdida de recaudación de peajes que se produciría en almacenamiento, regasificación y entrada en PVB si finalmente no entra un barco. Hay que tener en cuenta que dado el estrecho margen de maniobra con el que va a operar el GTS al ofertar tan pocos slots, el sistema no se puede permitir la incertidumbre de si finalmente el operador va a utilizar el slot o no, por lo que, dado el escaso precio del slot creemos que es necesario establecer mecanismos adicionales que incentiven al uso del slot contratado.

6. Otros aspectos que afectan a los ciclos combinados y al precio del mercado eléctrico: contratación de corto plazo, multiplicadores intradiarios y peajes de redes locales.

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 propuesta establece la refacturación de los productos de corto plazo cada año, en función del consumo verdaderamente habido durante todo el año de gas. En ese sentido, en EDP preferimos que se mantenga lo que ocurre en la situación actual, en la que los contratos de corto plazo se facturan en función del consumo verdaderamente habido a la finalización del contrato, lo cual da mucha más certidumbre a los ciclos combinados para realizar sus ofertas en el



mercado eléctrico. Si se mantiene lo que dice la propuesta, se añadirá una incertidumbre adicional a la oferta, lo que puede terminar influyendo en el precio del mercado eléctrico. Por tanto, proponemos que los contratos de corto plazo se refacturen a la finalización de los mismos, en función del consumo habido durante la duración del contrato (descontando los efectos de los contratos superpuestos que pudiera haber, tal y como ya está en la normativa actual – arts 4 y 10 de la Orden IET 2446/2013).

Por tanto, proponemos la siguiente modificación en el artículo 25.2:

2. En el caso de contratación indefinida, si el consumo real registrado en el año de gas inmediatamente anterior no se correspondiese con el escalón de consumo considerado a efectos de la aplicación del peaje, el operador procederá a facturar de nuevo al peaje que le hubiera correspondido considerando el consumo real. En el caso de no disponer del consumo real registrado en el año de gas inmediatamente anterior, se tomará el consumo registrado en los doce meses anteriores.

En el caso de contratación del producto anual, el operador procederá a facturar de nuevo el peaje que le hubiera correspondido considerando el consumo habido durante el contrato. En el caso de productos de duración inferior al año, si el consumo real medido multiplicado por 365 y dividido por la duración del contrato no coincide con el escalón del peaje se procederá a refacturar dichos peajes aplicando el escalón de peajes que corresponda al consumo real. En caso de contratación de productos superpuestos, a efectos de repartir el consumo a cada contrato para aplicar las reglas anteriores, se asignará primero a los contratos a plazo superiores hasta que se alcance su capacidad contratada, a partir de la cual el consumo se asignará a los contratos a plazo inferiores.

- Los multiplicadores de los productos intradiarios, que tienen un valor anormalmente alto, muy por encima del multiplicador del producto diario. Valoramos muy positivamente que se haya eliminado de la propuesta los multiplicadores variables en función de las horas de duración del contrato intradiario, pero el resultado ha sido un valor fijo excesivamente alto. 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 y, en muchos casos, intradiaria los días que son necesarios para asegurar el suministro eléctrico. Por tanto, el valor de este multiplicador puede terminar influyendo en el precio del mercado eléctrico, y de forma más acusada precisamente en los momentos en los que se necesita recurrir al uso de ciclos combinados por razones de emergencias en tiempo real. El valor máximo del multiplicador intradiario debería limitarse a 3.

Como alternativas:

- Que el multiplicador del producto intradiario de entre 23 y 15 horas sea igual al del producto diario.
 - Otra alternativa podría ser permitir la contratación de un producto diario durante el propio día de gas, al menos hasta determinado momento del día.
- 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 RL.9 independientemente de su consumo para evitar este efecto.

7. 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.

8. Evitar refacturaciones por cambio de escalón de peajes a consumidores domésticos. Reglas claras para refacturar

En el artículo 25.2 se establece que “Si el consumo real registrado en el año de gas inmediatamente anterior no se correspondiese con el escalón de consumo considerado a efectos de la aplicación del peaje, el operador procederá a facturar de nuevo al peaje que le hubiera correspondido considerando el consumo real. En el caso de no disponer del consumo real registrado en el año de gas inmediatamente anterior, se tomará el consumo registrado en los doce meses anteriores. La regla anterior no será de aplicación a los consumidores que no dispongan de un equipo de medida que permita el registro diario del caudal máximo demandado”

Valoramos muy positivamente que en esta versión del texto de la Circular se exceptúe de la refacturación a los consumidores más pequeños puesto que para ellos es muy confuso recibir una refacturación de un año entero, aunque sea un importe muy pequeño.

Sin embargo, es muy posible que en los próximos años se extiendan a consumidores de cada vez menor tamaño las obligaciones de disponer un equipo de medida que disponga de registro diario del caudal, a semejanza de lo que ha ocurrido en el sector eléctrico con los contadores telegestionados. Por ello, y con el objetivo de que los consumidores domésticos no se vean afectados por las refacturaciones anuales, nos parecería mucho más adecuado que se utilizase otro criterio que no tenga posibilidades de ser alterado en un futuro cercano, como podría ser simplemente un criterio de consumo anual. Sugerimos que el límite esté en los 300.000 kWh/año para cubrir a los consumidores a los que se les va a facturar un término fijo por cliente, o al menos como mínimo que esté en los 50.000 kWh/año para abarcar a los hasta ahora consumidores de los peajes 3.1 y 3.2.

Para los casos en los que sí se produzca esta refacturación, estamos de acuerdo en que se delimite claramente en qué momento y en base a qué consumo realiza el distribuidor la reubicación y refacturación (teniendo en cuenta nuestro comentario realizado en el punto 1 de este documento, relativo a la reubicación de consumidores



el primer año de aplicación de esta Circular), que en todo caso debe comunicarse al comercializador con antelación suficiente.

En cuanto a quien debe soportar la refacturación, la Circular establece que sea al comercializador vigente. Tras analizarlo, en EDP pensamos que la refacturación por cambio de escalón de peaje debería realizarse al comercializador que tenía el consumidor en el momento del consumo, que es un tratamiento análogo al que se realizan las refacturaciones por anomalías en los equipos de medida.

Debe establecerse 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.

9. Facturación de los excesos de capacidad de los peajes de redes locales y de los peajes de salida de la red de transporte con destino a consumidor final

En el artículo 26.2.c) se establece, en relación a los peajes de redes locales, para los consumidores con obligación de disponer de medida del caudal diario, tanto para los consumidores con telemedida instalada como para los que no tengan telemedida, que *“Si para un día de gas el caudal máximo demandado por un consumidor fuera superior a la suma de las capacidades contratadas en cada uno de los contratos que, en su caso, pudiera disponer dicho usuario, el transportista o distribuidor facturará el exceso (...)”*. Algo similar se establece en el artículo 16.3.d.ii en relación a los peajes de transporte.

Sin embargo, no se especifica a qué contrato o contratos se asocian estos excesos, que es un aspecto que tiene importancia en caso de consumidores con contratos de acceso superpuestos con distintas comercializadoras. Sugerimos que al menos se especifique que la facturación de este exceso sea repartido a prorrata entre los distintos contratos.

10. Carga de cisternas de GNL

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 precio regulado para el comercializador por el servicio de transporte de GNL por carretera con destino a plantas satélites que alimentan a redes de distribución.

Valoramos muy positivamente que la facturación de la capacidad de carga de cisternas para GNL con destino a redes de distribución se realice en función de la capacidad utilizada.

Señalar que en el art. 35.1.c la propuesta de circular no incluye una estructura de facturación de peaje intradiario para el servicio de carga de cisternas, cuando la Circular 8/2019 de Acceso sí admite productos intradiarios para este servicio.

11. 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

12. Precio para el servicio de almacenamiento en PVB

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

13. 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.

14. Peajes interrumpibles.

En la propuesta de Circular se contempla la posibilidad de realizar descuentos por aplicaciones de interrumpibilidad en los siguientes productos: peaje de conexiones internacionales (el descuento se regula en el artículo 15.2), para el peaje de acceso a las redes locales (la compensación se regula en el artículo 24) y para el peaje de regasificación (el descuento se regula en el artículo 33).

Sin embargo, la propuesta no contempla ningún descuento para el peaje de entrada a la red de transporte desde plantas de regasificación, por lo que consideramos que debería establecerse el mismo tratamiento para este servicio, y contemplar una compensación para este tipo de peaje interrumpible.

Asimismo, en el artículo 15.2 se establece que *“En las interconexiones internacionales con Francia y Portugal, si en el periodo tarifario anterior al año de determinación de los peajes de transporte las interrupciones de capacidad no se han producido congestión física o no se han producido interrupciones no se aplicarán peajes interrumpibles”*.

Sin embargo, este aspecto (la aplicación o no de los peajes interrumpibles en conexiones internacionales con Europa), no debería abordarse en esta Circular pues se trata de una materia objeto de la Circular 3/2017, de 22 de noviembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *por la que se establecen los mecanismos de asignación de capacidad a aplicar en las conexiones internacionales por gasoducto con Europa*, aprobada en desarrollo del Reglamento UE 2017/459 de la CE, de 16 de marzo de 2017, *por el que se establece un código de red sobre los mecanismos de asignación de capacidad en las redes de transporte de gas y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.o 984/2013*.

Adicionalmente, en el artículo 15.2 de la propuesta de Circular, en su segundo párrafo debe reflejarse con claridad si la compensación por interrupción de capacidad de conexión internacional es aplicable a los peajes firmes, a los peajes interrumpibles (como reza el título del artículo 15) o a ambos tipos de peajes (firmes e interrumpibles).

A este último respecto, es opinión de EDP que dicha compensación debería aplicar tanto



a peajes firmes como a los interrumpibles toda vez que en ambos casos se le ha generado un perjuicio al titular de la capacidad como consecuencia de una interrupción.

En ningún caso debería facturarse la capacidad no utilizada durante una interrupción.

15. Adaptación de capacidad sin coste (DT 1ª)

Valoramos muy positivamente lo que está establecido en la Disposición Transitoria Primera en cuanto a adaptación de capacidad sin coste, pero creemos que debería aclararse que esta adaptación solo debería permitirse a las salidas de PVB a consumidores finales. En estos momentos, no vemos la necesidad de permitir otras adaptaciones de capacidad contratada. Por tanto, sugerimos esta redacción de la DT 1ª.3:

3. Los ~~usuarios~~ consumidores finales con derecho a acceso a las instalaciones podrán adaptar las capacidades contratadas sin coste alguno, independientemente de si hubieran realizado una modificación de las mismas en los doce meses anteriores.

En Oviedo y Bilbao, a 13 de abril de 2020.