

**A LA SECRETARÍA DEL CONSEJO
DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA**

**ALEGACIONES DE PLANTA DE REGASIFICACIÓN DE SAGUNTO, S.A.
(SAGGAS) 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**

Expediente. - CIR/DE/003/19

Planta de Regasificación de Sagunto, S.A., en adelante SAGGAS, representada en este acto por Santiago Álvarez Fernández, como consta a esa Comisión, ha tenido conocimiento del trámite de audiencia relativo a la Propuesta de Circular por la que se establece la metodología y condiciones de acceso y asignación de capacidad en el sistema de gas natural, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, la "Propuesta de Circular").

SAGGAS agradece a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, la "CNMC") la posibilidad de aportar sus comentarios en el proceso de elaboración de la Circular.

I. COMENTARIOS GENERALES

1. Sobre el Informe del Ministerio para la Transición ecológica

En el transcurso de la preparación de las presentes alegaciones se ha hecho público el Informe del Ministerio para la Transición Ecológica respecto de la Propuesta de Circular, de fecha 5 de septiembre de 2019.

Dicho sea de manera preliminar, en la revisión del Informe del Ministerio se ha detectado que varias de las reservas (jurídicas y de oportunidad) que la Propuesta de Circular plantea a SAGGAS son compartidas por el Ministerio y, en términos generales, el Ministerio considera que el Proyecto de Circular se adecúa solo parcialmente a las Orientaciones de Política Energética, razón por la que insta la convocatoria de la Comisión de Cooperación para "resolver las discrepancias identificadas".

Más abajo nos referiremos en particular a las consideraciones realizadas por el Ministerio en su Informe. Baste con que en este momento señalemos, desde una perspectiva formal, lo siguiente: (i) primero, que, una vez finalizados los trabajos en la Comisión, debería reiterarse el trámite de audiencia, y (ii) segundo, que el trámite de dictamen ante el Consejo de Estado debe ser el último que se practique.

2. Vicios de naturaleza formal

Dicho sea con el máximo respeto, en la tramitación del presente expediente se están cometiendo infracciones de naturaleza formal que, de no ser subsanadas, determinarán la nulidad de la Propuesta de Circular (una vez sea aprobada).

Estas infracciones coinciden con las que fueron apuntadas por SAGGAS en sus alegaciones respecto de 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" (expediente CIR/DE/006/19) y que fueron presentadas el día 9 de agosto de 2019. En aras de la brevedad expositiva nos remitimos a las alegaciones presentadas (y que damos por reproducidas), limitándonos a relacionarlas en el presente escrito:

a. Ausencia del procedimiento legalmente establecido:

La actividad desplegada por esa Comisión de cara a la aprobación de la Propuesta de Circular se está desarrollando sin que exista un procedimiento legalmente establecido para ordenar desde la perspectiva formal el proceso de formación de la voluntad normativa de la Administración.

En efecto, no existe un procedimiento regulado en el ordenamiento jurídico para el ejercicio de la potestad normativa de la Comisión, lo que implica que la Circular que pueda aprobarse carece de validez. En efecto, es una exigencia elemental consagrada en el artículo 105 de la Constitución que las normas reglamentarias se aprueben previa tramitación de un procedimiento previamente establecido por la Ley. Idéntica exigencia deriva del artículo 41 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en el que se positiviza el "*derecho a una buena administración*", el cual incluye las garantías relativas a la imparcialidad, equidad,

audiencia, defensa y motivación; garantías que solo pueden ser realizadas previa tramitación de un procedimiento previamente establecido con carácter general.

- b. Indebida omisión del trámite inicial de consulta pública establecido en el artículo 133 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común (en adelante, la "LPAC"):

Con carácter adicional a lo anterior, el presente expediente está afectado por otro vicio esencial, cual es la omisión del trámite de "consulta previa" previsto en el artículo 133.1 de la LPAC.

La omisión de la consulta pública previa al proyecto determina, ineludiblemente, la nulidad de pleno derecho del Proyecto de Circular a la luz de la consolidada jurisprudencia del Tribunal Supremo que reiteradamente ha declarado que *"el exacto cumplimiento del procedimiento de elaboración [de las normas reglamentarias] posee un carácter formal o ad solemnitatem, de modo que las consecuencias que pueden derivar de su omisión o de su defectuosos cumplimiento desembocarían o darían lugar a la nulidad de la disposición indebidamente elaborada"* (vid., entre otras, la sentencia de 26 de septiembre de 2003).

- c. Infracción del trámite de audiencia:

Con carácter adicional a lo ya indicado concurre un relevante vicio en el trámite de audiencia en el que se plantean las presentes alegaciones, ya que el mismo no es completo y se ha fijado un plazo a todas luces insuficiente, de forma que se socava la garantía prevista en el artículo 105 de la Constitución.

Decimos que se trata de un trámite de audiencia que no es completo porque solo se ha concedido a los interesados el acceso a la Memoria de la Propuesta de Circular, no a la documentación que ha servido a esa Comisión para la confección de la Propuesta de Circular y la Memoria.

Por lo que se refiere al plazo de la audiencia, con todo respeto hemos de decir que el mismo es insuficiente atendiendo a la complejidad de la Propuesta de Circular; insuficiencia que se acentúa si atendemos al hecho de que, hasta la publicación de la Propuesta de Circular, ningún agente tuvo conocimiento del contenido de la

nueva metodología, sin que existiera grupo de trabajo previo entre la Comisión y los agentes del sistema que permitiera adelantar el conocimiento de la norma que se somete a audiencia.

3. Falta de oportunidad

La Propuesta de Circular elabora una metodología de cálculo de peajes, en la que éstos deben recuperar los costes regulados. El principal coste del sistema es la retribución de las actividades de transporte, distribución y plantas de GNL.

En la actualidad, y como hemos indicado, la metodología de cálculo de dichas retribuciones se encuentra en revisión por parte de la CNMC, una vez finalizado el proceso de información pública.

Dicho sea con todo respeto, este aspecto tiene una importancia capital. De acuerdo con lo indicado, la definición de los peajes exige el previo conocimiento de los costes del sistema que han de ser sufragados, pues solo de este modo puede garantizarse el debido cumplimiento del principio de sostenibilidad financiera y económica del sistema (artículo 59 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia).

Como es sabido, la Ley 18/2014 exige que toda medida normativa en relación con el sistema gasista que suponga una reducción de ingresos debe incorporar una reducción "equivalente" de otras partidas de costes. Además, la ley previene que los ingresos del sistema gasista serán destinados exclusivamente a sostener las retribuciones propias de las actividades reguladas destinadas al suministro de gas.

Pues bien, dado que todavía no se han aprobado las Circulares sobre metodología retributiva de las instalaciones de transporte y regasificación y sobre la tasa de retribución financiera aplicable, y éstas han introducido una modificación radical del anterior modelo retributivo, la adecuada tramitación de la presente Propuesta de Circular exige finalizar su elaboración y aprobación una vez se hayan aprobado las Circulares en materia retributiva.

En definitiva, los resultados que arroja la Propuesta de Circular posiblemente tendrán que ser revisados una vez la metodología de retribución se apruebe e, incluso, la propia metodología de cálculo de peajes, si esta arroja valores incoherentes.

4. Imposibilidad de revisar a la baja de los peajes existiendo déficit en el sistema

El artículo 61 de la Ley 18/2014 dispone que *“mientras existan anualidades pendientes de amortizar de años anteriores, los peajes y cánones no podrán ser revisados a la baja”*.

La exposición de motivos de la Ley 18/2014 señala la razón de ser de esta norma. Como se indica en este texto expositivo, el desajuste entre ingresos y gastos del sistema gasista se consideraba en 2014 un déficit estructural y obligaba a la actualización del marco regulatorio de la retribución de las actividades reguladas.

A los efectos que aquí interesan, la reforma de 2014 pivotó sobre dos elementos esenciales. En primer lugar, el principio de la sostenibilidad económica del sistema gasista, de acuerdo con el cual cualquier medida normativa en relación con el sector que suponga un incremento de costes o una reducción de ingresos para el sistema deberá incorporar una reducción equivalente de otras partidas de costes o un incremento equivalente de ingresos.

En segundo término, la imposibilidad de revisar a la baja los peajes mientras existiesen desajustes temporales (derivados de la obligación de determinados sujetos de financiar el déficit). En este sentido, el artículo 61 de la Ley 18/2014 establece lo siguiente:

“La parte del desajuste que sin sobrepasar los citados límites no se compense por subida de peajes y cánones será financiada por los sujetos del sistema de liquidación, de forma proporcional a la retribución que les corresponda por la actividad que realicen.

Estos sujetos tendrán derecho a cobrar las aportaciones por desajuste que se deriven de la liquidación definitiva, durante los cinco años siguientes, con prioridad en el cobro sobre el resto de costes del sistema en las liquidaciones correspondientes. Por este concepto se reconocerá un tipo de interés en condiciones equivalentes a las del mercado que se fijará por orden del Ministro de Industria, Energía y Turismo.

Asimismo, si en las liquidaciones mensuales a cuenta de la definitiva de cada ejercicio aparecieran desviaciones transitorias entre los ingresos y costes, dichas desviaciones serán soportadas por los sujetos del sistema de liquidación de forma proporcional a la retribución que les corresponda en cada liquidación mensual”

Como es sabido por esa Comisión, todavía está pendiente parte de la amortización de los desajustes temporales de años anteriores, que conforman una deuda que aún tiene el sistema con las empresas reguladas.

Lo anterior supone que el Proyecto de Circular (en el que se contempla una rebaja de los peajes) vulnera frontalmente una norma de rango superior que precisamente prohíbe el objetivo principal de la CNMC con su Proyecto de Circular. Lo anterior determina, sin necesidad de una detallada fundamentación, la nulidad de la futura Circular ex artículo 47.2 LPAC.

II. COMENTARIOS PARTICULARES A LA METODOLOGÍA

1. Adecuación a las Orientaciones de Política Energética incluidas en la Orden TEC/406/2019

a) Planteamiento de la cuestión.

Como hemos indicado al inicio de este escrito, la Propuesta de Circular no da debido cumplimiento a todas las Orientaciones de Política Energética aprobadas por el Ministerio para la Transición Ecológica, en concreto a la 1 y la 3.

Así lo indica con toda claridad el Ministerio en el Informe emitido respecto de la Propuesta de Circular:

- *“El fomento del uso de las plantas de GNL está fuertemente condicionado por la competitividad de los peajes aplicables. Los peajes de regasificación y de almacenamiento a corto plazo de GNL propuestos por la CNMC resultan más elevados que los actuales y restan competitividad a las plantas de GNL españolas, aumentando el diferencial de peajes existente con la planta de Sines (Portugal) al mismo tiempo que reducen la competitividad con las plantas francesas. Las*

orientaciones incluidas en la Orden TEC/406/20 19 incluyen la posibilidad de que el coste de la función de seguridad de suministro de estas instalaciones sea asumido por todos los usuarios y el propio Código de Red de Tarifas de la Comisión Europea reconoce la posibilidad de ofrecer descuentos en el peaje de entrada a la red de transporte desde las plantas de regasificación. Sin embargo, la propuesta de la CNMC no adopta ninguna de estas posibilidades para rebajar el coste."

- *"La CNMC propone incrementar el peaje de regasificación y reducir los peajes de descarga/carga de buques, y el canon anual de almacenamiento de GNL. Sin embargo, el incremento del peaje de regasificación y del canon diario de almacenamiento de GNL podría restar competitividad al gas natural introducido por estas instalaciones en relación con el transportado por las conexiones internacionales y reducir la entrada de gas por las plantas a favor de las conexiones internacionales o de la planta de regasificación de SINES, con la consiguiente pérdida de ingresos. Estos peajes son consecuencia de que la CNMC no ha considerado la función de seguridad de suministro que realizan las plantas y cuyo coste debe ser soportado por todos los usuarios del sistema gasista y no solamente por los que utilizan las plantas."*

La ignorancia de las Orientaciones de Política Energética no tiene una relevancia meramente formal, ni se trata de un debate de distribución de competencias entre el Ministerio y esa Comisión. La cuestión tiene una importancia significativamente superior; a saber:

- La Propuesta de Circular no posiciona a las plantas de regasificación de forma competitiva frente a otras plantas europeas con las que compite y tampoco favorece el uso de las plantas frente a las conexiones internacionales.
- Para ciertos contratos, los peajes resultantes de la metodología hacen más atractivo el suministro de gas natural vía camiones cisterna de GNL que a través del gasoducto. El efecto que esto puede suponer no es ya sólo que no se produzcan nuevos suministros desde los gasoductos sino que se lleguen a realizar desconexiones de consumidores actuales por resultar más rentable el suministro vía cisternas de GNL, con las implicaciones de recaudación que ello supone. Esta situación provocará (de hecho ya se está presentando) congestiones en los

cargaderos de cisternas de las plantas de regasificación. Esto podría llevar al absurdo de tener que acometer nuevas inversiones de cargaderos de cisternas en las plantas de regasificación para poder atender un mercado del todo ineficiente en comparación con el suministro de gas por la red existente de gasoductos. Se estaría fomentando el tráfico rodado de camiones, lo cual no resulta coherente desde la perspectiva económica (no se pone en valor la infraestructura de gasoductos ya construida), energética (suministro menos eficiente que el realizado por la red de gasoductos), seguridad (por el riesgo de accidente de los camiones cisterna de GNL) y medioambiental (incremento de emisiones por el tráfico de camiones).

- En definitiva, la aplicación de los peajes propuestos supondrá un desincentivo a la utilización de las plantas y, por tanto, de la recaudación asociada a su uso. Bajo la metodología de la Comisión, esto implicaría un incremento de los peajes que incentivaría a los usuarios a no contratar capacidad en las plantas por resultar más ventajosa la utilización de otras entradas de gas, poniendo en entredicho la sostenibilidad económica y financiera del sistema.

Analizamos esta cuestión más detenidamente en los siguientes epígrafes.

- b) Sobre la competitividad de las plantas de regasificación frente a otras plantas con las que compite.

Si bien la mayor parte de los peajes asociados a las plantas de regasificación han disminuido (con excepción del peaje de regasificación, el de recarga de buques pequeños y el de almacenamiento a corto plazo), no se consigue poner en mejor posición competitiva las plantas españolas frente a una de sus principales competidoras, que es la planta de Sines.

Se echa en falta un estudio comparativo de peajes entre las terminales españolas, con los peajes que resultan de la aplicación de la metodología de la CNMC, y las terminales europeas más próximas (Francia y Portugal). Este estudio debería abordar la comparativa entre el coste de los peajes que soportaría un comercializador por poner el gas en un punto de salida español si optase a descargar GNL en una planta europea o realizarlo en una planta española.

c) Sobre el incremento del peaje de regasificación

Uno de los motivos por los que el peaje de regasificación se ha visto incrementado es porque no se ha considerado por la CNMC la posibilidad de descontar de los costes a recuperar vía peajes de regasificación, la aportación a la **seguridad de suministro** que estas instalaciones están soportando en exclusiva y que debería repercutirse a otras infraestructuras.

La realidad del sistema gasista es que se dispone de unas infraestructuras que son capaces de atender la demanda punta nacional en el supuesto de una indisponibilidad de una de sus entradas (criterio N-1).

En la práctica, esta cobertura la están soportando las plantas de regasificación por su capacidad instalada y su alta flexibilidad de operación, dadas las limitaciones existentes en producción de los almacenamientos subterráneos y las dificultades en incrementar, si fuera posible, en cortos periodos de tiempo los flujos de gas en las conexiones internacionales.

Las capacidades de importación de las conexiones internacionales:

	GWh/día	% del total
Tarifa	444	42,1%
Almeria	306	29,0%
Pirineos	225	21,3%
Portugal	80	7,6%
TOTAL	1.055	

Una forma de repartir esta seguridad de suministro a otras infraestructuras consistiría en valorar el coste que supone 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), 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.

Otra posible solución sería la de repartir el coste de seguridad de suministro entre todos los usuarios del sistema (y no sólo los de las plantas de GNL) pues, al final, es el sistema quien se beneficia de esta seguridad de suministro.

d) Sobre el incremento del canon de almacenamiento (corto plazo)

La seguridad de suministro también está relacionada con el stock de seguridad de los tanques. El coste de este stock, calculado en la metodología de la CNMC, debería ser aplicado en los puntos de salida de transporte (excepto almacenamientos subterráneos y plantas de regasificación) y en la carga de cisternas, toda vez que son los consumidores finales los que se ven beneficiados por la existencia de esa cantidad de GNL que podría atender la demanda no interrumpible ante situaciones de posible desabastecimiento de GNL.

La metodología de la CNMC aplica íntegramente este coste al servicio de almacenamiento por lo que su aplicación en los puntos de salida y carga de cisternas conseguiría rebajar el peaje de almacenamiento.

e) Sobre el peaje de trasvase de GNL a buque y de buque a buque.

En la determinación de los términos de facturación del peaje de trasvase de GNL a buque no se han tenido en cuenta el valor de las inversiones necesarias para poder llevar a cabo este servicio.

Por tanto, y tal como se prevé el crecimiento de este tipo de demanda, la recaudación de los peajes asociados a este servicio no será capaz de retribuir adecuadamente a los titulares de infraestructuras que han llevado a cabo modificaciones en sus terminales.

En cuanto al peaje de trasvase de GNL de buque a buque, reiteramos la necesidad de definir un nuevo peaje, o un coeficiente a aplicar al peaje tal y como está definido, que contemple el servicio de trasvase de GNL de buque a buque sin necesidad de disponer de dos muelles en la planta (buques abarloados).

En todo caso, la metodología definida en la Propuesta de Circular vuelve a arrojar un valor poco consistente ya que este peaje de trasvase de GNL de buque a buque es mayor

que el de trasvase de planta a buque, aun siendo aquel más eficiente y necesitando menos activos para la prestación del servicio.

f) Conclusión: falta de oportunidad y arbitrariedad

Lo expuesto en los epígrafes precedentes evidencia la falta de oportunidad de la Propuesta. En efecto, como ha señalado el Ministerio los peajes que resultarían de la metodología *“restan competitividad a las plantas de GNL españolas”* y *“podría restar competitividad al gas natural introducido por estas instalaciones en relación con el transportado por las conexiones internacionales y reducir la entrada de gas por las plantas a favor de las conexiones internacionales o de la planta de regasificación de SINES”*.

Más aún, y dicho sea con todo respeto, la Propuesta no solo no es oportuna, sino que resulta arbitraria.

Somos conocedores de que a esa Comisión no le es extraña la jurisprudencia sentada por el Tribunal Supremo respecto del principio constitucional de proscripción de la arbitrariedad. Por este motivo, no vamos a exponer aquí largas consideraciones al respecto. Baste con que recordemos que, el citado principio exige que las decisiones de los poderes públicos sean racionales, razonables y coherentes con la realidad sobre la que se proyectan. Como ha señalado el Tribunal Supremo en su sentencia de 16 de junio de 2003 (recurso 647/2000), *“el principio de interdicción de la arbitrariedad supone la necesidad de que el contenido de la norma no aparezca carente de fundamentación objetiva, no resulte incongruente o contradictorio con la realidad que se pretende regular, ni con la «naturaleza de las cosas» o la esencia de las instituciones”*.

Pues bien, decimos que la Propuesta es arbitraria por los siguientes motivos (de los que hemos dejado constancia en los epígrafes anteriores pero que, dado su relevancia, conviene relacionar nuevamente):

- En primer lugar, porque la Comisión ha ignorado el hecho de que las plantas de regasificación garantizan la existencia de puntos de entrada del sistema gasista disponibles en caso de fallo de alguno de ellos.

- En segundo lugar, y vinculado con la anterior, porque la CNMC no ha considerado el servicio de seguridad de suministro prestado por las plantas, lo que ha tenido como efecto un desorbitado importe del peaje de regasificación.
- También vinculado con lo anterior, la metodología propuesta determina que los usuarios que introducen gas mediante las plantas de regasificación deban soportar un coste superior al del usuario que únicamente hace uso de la red de transporte, lo que genera una discriminación entre los usuarios.
- Finalmente, y como ya hemos indicado, porque la metodología propuesta por la CNMC no incluye ninguna comparación internacional con los peajes de las plantas de regasificación de nuestro entorno.

A mayor abundamiento, la Propuesta parte de una premisa errónea, cual es que, como indica el Ministerio, "la CNMC en sus previsiones 2020-2026, no ha considerado que las plantas puedan disminuir su contratación, al contrario, la CNMC prevé que el volumen de gas regasificado pase de 140.226 GWh en el año 2020 a 179.680 GWh".

Todo lo anterior lleva a concluir que la Propuesta debe ser revisada a fin de evitar adoptar una decisión normativa carente de toda oportunidad y arbitraria.

2. Comentarios a los datos utilizados

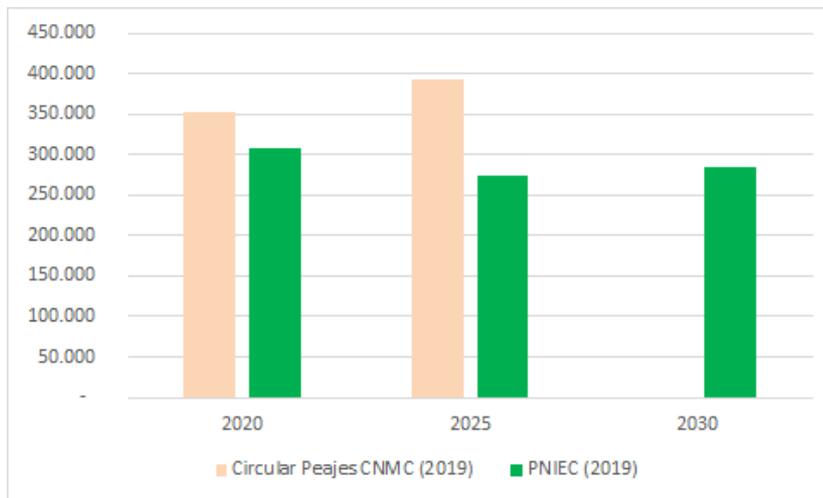
- a) Sobre la determinación de la retribución reconocida a la actividad de regasificación del año 2020 (cuadro 48).

Se debería incluir una previsión por ajuste de la retribución por continuidad de suministro (RCS) de los años 2018 y 2019.

- b) Sobre la estimación de la demanda

La Propuesta utiliza una previsión de demanda que difiere de la incluida en el Borrador del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

La nueva asunción de funciones de la CNMC obliga a una estrecha relación con el Ministerio para la Transición Ecológica de forma que, en el ámbito de las competencias de cada cual, se establezca normativa coherente.



Llama la atención que la previsión de demanda incluida en la Propuesta de Circular tampoco es utilizada por la CNMC en su Propuesta de Circular por la que se establece la metodología para determinar la retribución de las instalaciones de transporte de gas natural y de las plantas de gas natural licuado.

c) Sobre el valor de reposición de las plantas de GNL (Cuadro 49)

Se está teniendo en cuenta el compresor de Boil off de emisión a red para calcular la retribución por inversión y por costes operativos, desagregados por elemento, del conjunto de las plantas de GNL. A día de hoy, este compresor no recibe retribución, ni por inversión, ni por costes de O&M fijos, por lo que, si se respeta el criterio actual, no debería entrar en los cálculos. El cuadro final de retribución por inversión y costes operativos fijos para 2020 (cuadro 54) está considerando un reparto de costes erróneo al considerar este compresor.

Independientemente de lo anterior, se han detectado errores en la determinación del coste de reposición. En concreto:

- Compresor de boil-off de emisión directa a red: Las plantas de Bilbao y la de Mugarodos no tienen compresor de envío a red, pero se ha valorado el coste de reposición de las plantas como si los tuvieran.
- Creemos que la capacidad de regasificación nominal de la planta de Huelva (vaporizadores de agua de mar) es 1.350.000 Nm³/h (en el cuadro figura 1.500.000 Nm³/h)

d) Sobre los valores de los cuadros 50 y 52.

El compresor de Boil off de emisión directa a red no se incluye en el cuadro 50. En este cuadro, el valor de reposición de Bombas secundarias, Compresor de Boil off procesado interno de la planta y EMU no coinciden con los incluidos en el cuadro 49, sin embargo, los incluidos para los dos primeros en el cuadro 52 parecen congruentes con el cuadro 49. El valor de las Unidades de medida del cuadro 52 no parece congruentes con ninguno de los valores que figuran en los cuadros 49 y 50

e) Sobre el cuadro 58.

La asignación por servicio de la retribución asociada a la parte del tanque dedicada al almacenamiento del gas talón, al stock logístico, la retribución financiera del gas talón y las bombas primarias, no está considerando los servicios de trasvase de GNL de planta a buque y puesta en frío.

Se indica que, a la hora de establecer el precio del servicio de trasvase de planta a buque, si no hubiera previsión de volumen en un ejercicio, se utilizará la cantidad de 900 GWh. Ese mismo supuesto se contempla en el Anexo III de la Propuesta de Circular, concretamente en el apartado III.2.b).iv), y establece la cantidad de 3.300 GWh. Se debe resolver la incongruencia.

f) Sobre los cuadros 63 y 64

No parece que sean congruentes dichos cuadros, pues el cuadro 63 representa el coste de cada servicio desglosado en cada una de las distintas unidades (estandarizadas y no estandarizadas), y el cuadro 64 representa la aplicabilidad o no de cada elemento de retribución en los distintos servicios, difiriendo entre ellos.

De hecho, en el cuadro 63, entendemos que se deberían haber considerado los costes de los elementos estandarizados tanque de GNL, bombas primarias, retribución financiera del gas talón y cimentación y obra civil asociada al tanque de GNL, en más servicios que los considerados.

g) Sobre la determinación de los peajes de descarga

Parece excesivo la fijación de un tiempo de descarga de 11,83 horas para todo tipo de buque menor de 40.000 m³

Por el contrario, la descarga de un buque tipo QFlex (216.000 m³) requiere más de las 17,52 horas contempladas en la Memoria

III. COMENTARIOS PARTICULARES A LA REDACCIÓN DE LA CIRCULAR

1. Peajes asociados a las plantas de GNL.

La Propuesta de Circular denomina a la planta como instalación de regasificación y cuando se refiere a los peajes asociados a las plantas, los denomina peajes de regasificación o peajes de la actividad de regasificación. Esto da lugar a confusión por lo que se propone denominar a la instalación planta de GNL o planta de regasificación de GNL en vez de instalación de regasificación.

2. Cuando se refiere a titulares de la red de transporte o transportistas deben incluir el término Gestores de Red Independientes (GRI), por ejemplo en Artículo 26- Apartado 1:

La facturación de los peajes de acceso a las redes locales se efectuará mensualmente por parte ~~de la empresa transportista del Gestor de Red o el Gestor de Red Independiente~~ en el caso de los puntos de suministros conectados directamente a las instalaciones del transportista o por parte de la empresa distribuidora en el resto de casos:

3. Artículo 7. Apartado 7:

*7. La contratación de peajes de transporte de salida de duración inferior **a un año** requerirá que el punto de suministro disponga de equipos de telemedida instalados y operativos*

4. Artículo 15. Apartado 2:

2. 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 por congestión física o no se han producido interrupciones, ~~y en el resto de puntos de entrada o salida~~ no se aplicarán peajes interrumpibles

5. Artículo 29. Apartado 1

- d) **Carga de cisternas:** El servicio de carga de cisternas incluye el derecho al uso de las instalaciones necesarias para la carga en vehículos cisterna del GNL depositado en las plantas de regasificación para su transporte a ~~las plantas satélites de regasificación a los puntos de destino~~ (una cisterna puede descargar en sitios distintos de una planta satélite, por ejemplo, cuando realizan actividad de bunkering).
- f) **Trasvase de GNL de buque a buque:** este servicio incluye el derecho al uso de las instalaciones de la planta de regasificación necesarias para transferir el GNL de un buque a otro buque. ~~Para que dicha operación pueda realizarse, la planta debe disponer de dos atraques utilizables de manera simultánea.~~ (Se pueden realizar operaciones Ship to Ship sin necesidad de disponer de dos atraques, donde uno de los barcos se abarloa sobre el otro.)
- g) **Puesta en frío de buques:** este servicio incluye el derecho al uso de las instalaciones necesarias para que un buque metanero sin carga pueda recibir GNL de las plantas de regasificación, en las condiciones de seguridad apropiadas. El volumen de carga asociado al servicio de puesta en frío no podrá ser superior al talón del buque. (Se debe definir lo que se entiende como talón del buque).

6. Artículo 35. Apartado 1.c)

- ii) Facturación por volumen, ~~será de aplicación únicamente al servicio de regasificación,~~ y se efectuará de acuerdo con la siguiente fórmula (también aplica a la carga de cisternas y trasvase de GNL a buque, de buque a buque y puesta en frío)

7. Artículo 35. Apartado 1.f)

Donde:

- *FVoc: Facturación por volumen del peaje por otros costes de regasificación expresada en euros, con dos decimales.*
- *Voc: Volumen, expresado en MWh con tres decimales, ~~correspondiente a~~*
- *TVoc: Término por volumen, expresado en €/MWh.*

8. Disposición transitoria segunda.

Dado que el efecto de la implementación de la Circular que finalmente se apruebe puede ser muy importante en algunos agentes del sistema, creemos que el plazo establecido de tres meses para realizar la adecuación de sistemas no es suficiente.

9. ANEXO III. Apartado III

- f) **Servicio de trasvase de GNL de buque a buque:** *la retribución fija se asignará teniendo en cuenta que este servicio incluye parte de las instalaciones de descarga, parte del sistema de antorcha y combustor, parte de las instalaciones de tratamiento y recuperación de Boil-off, parte de las instalaciones de conducción de GNL hasta el tanque, parte del acondicionamiento de terrenos y edificios, parte los sistemas de gestión y control, parte del servicios auxiliares, parte del suministro eléctrico y parte del gas talón.*

Hay que definir el peaje asociado al servicio de trasvase de GNL de buque a buque sin utilización de las líneas de GNL de la planta. Este servicio tiene 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.

Sagunto, 30 de septiembre de 2019