

13 / abril / 2020

Comentarios al Proyecto de Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de los peajes de transporte, redes locales y regasificación de gas natural

ÍNDICE¹

1. RESUMEN EJECUTIVO	3
2. COMENTARIOS GENERALES.....	4
2.1. Peajes de entrada a la red de transporte.....	4
2.2. Seguridad de suministro y sobrecapacidad en plantas de regasificación.....	5
2.3. Afección a la competencia de los peajes fijos.....	5
2.4. Refacturaciones	6
3. COMENTARIOS PARTICULARES.....	7
3.1. Artículo 9. Porcentaje de reparto entre entradas y salidas de la red de transporte	7
3.2. Artículo 26. Condiciones de facturación de los peajes de acceso a las redes locales.....	7
3.3. Artículo 33. Peajes de acceso interrumpibles a los servicios de regasificación.	7
3.4. Artículo 36. Publicación de los peajes	7

¹ En este documento se presentan comentarios a la propuesta de “Circular XX/2019, de XXX 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” sometida a trámite de audiencia pública hasta el 13 de abril de 2020 (expediente CIR/DE/003/19).

1. RESUMEN EJECUTIVO

Desde Iberdrola damos la bienvenida a la propuesta de Circular de la CNMC para instaurar una metodología transparente y objetiva para el cálculo de los peajes de transporte, acceso a las redes locales y regasificación de gas.

De su contenido, destacamos positivamente la propuesta de **reducción de los multiplicadores de corto plazo**, en consonancia con lo recogido en la legislación europea.

También valoramos muy positivamente que la propuesta de la CNMC incluya un **descuento en el peaje de la entrada a la red de transporte desde las plantas de regasificación**. Si bien, consideramos que el descuento del 13,9% propuesto por la CNMC es insuficiente para alcanzar el objetivo de que los usuarios que introduzcan el gas natural por las plantas de gas natural licuado no resulten penalizados respecto a los aprovisionamientos mediante conexiones internacionales.

Puesto que el Reglamento² no limita el descuento máximo a aplicar en los peajes de entrada de la red de transporte desde planta de regasificación, **proponemos que el descuento sea superior al 13,9%**. Además, consideramos que la metodología puede contemplar una actualización (anual o a mitad del periodo) de dicho descuento, de esta forma que se garantice el cumplimiento de las orientaciones de política energética: no penalizar el aprovisionamiento de GNL frente al gas por tubo, incentivar el uso de las plantas de regasificación con destino final el mercado nacional y aumentar la seguridad de suministro.

Agradecemos la introducción de un régimen transitorio que permita a los usuarios reajustar las capacidades contratadas en base al cambio de metodología de peajes.

Una vez destacado esto, querríamos someter a consideración de la CNMC alguna propuesta de modificación en la metodología de peajes:

- Se debería tener en cuenta que el **sobredimensionamiento de las plantas de regasificación** se debe a una decisión política para incrementar la seguridad de suministro a los clientes finales, por lo que este sobrecoste debería ser recuperado a través de un peaje variable en la salida de la red de transporte y distribución.
- Entendiendo que los peajes mayoristas de gas pueden tener una importante afección a la competencia entre comercializadores, planteamos un incremento del **peso del término variable** tanto en la actividad de las plantas de regasificación como en transporte y distribución.
- Para evitar una incertidumbre elevada en el pago unitario de peajes, lo que originaría problemas importantes en los consumidores industriales y en los ciclos combinados; proponemos que a los **consumidores conectados a redes de presión superior a 60 bar** con consumo igual o inferior a 50.000.000 kWh les aplique, por defecto, el peaje RL.9.

²Artículo 9 del Reglamento UE 2017/460 de la Comisión 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.

2. COMENTARIOS GENERALES

En primer lugar, queremos destacar que Iberdrola considera positiva la propuesta de la CNMC de instaurar una metodología transparente que permita entender cómo se calculan los peajes de transporte, acceso a las redes locales y regasificación.

Valoramos muy positivamente que la propuesta de la CNMC incluya una **reducción significativa de los multiplicadores de corto plazo y un descuento en el peaje de entrada a la red de transporte**, en consonancia con lo recogido en la legislación europea.

En relación con los plazos contemplados en la propuesta, consideramos 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, sin embargo, en lo concerniente a los aspectos minoristas, la fecha anterior posiblemente sea demasiado ambiciosa por lo que, en aras de realizar una transición en las condiciones adecuadas para todos los agentes y la estabilidad del sistema, proponemos 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 sobre los que está trabajando la CNMC en colaboración con los agentes.

Una vez destacado esto, querríamos someter a consideración de la CNMC la necesidad de algunas modificaciones.

2.1. Peajes de entrada a la red de transporte

Consideramos adecuada la propuesta de la CNMC de dotar de señales de eficiencia a la inversión y operación de la red de transporte, en línea con el Código de Red de Tarifas.

También consideramos adecuada la aplicación de un descuento en el peaje de la entrada a la red de transporte desde las plantas de regasificación.

Si bien, es necesario destacar que, **según los peajes propuestos por la CNMC, la importación de GNL perderá competitividad respecto a la entrada de gas por gasoducto en los últimos años del periodo regulatorio**. Por lo anterior, solicitamos a la CNMC una reconsideración de la metodología propuesta, de forma que se garantice el cumplimiento de la orientación de política energética contemplada en la Orden TEC/406/2019³:

“En el caso de la actividad de las plantas de gas natural licuado y respetando las directrices comunitarias en materia de ayudas de estado la metodología de peajes y cánones debería fomentar su uso frente a otras plantas internacionales con las que compita, teniendo asimismo en consideración su aportación a la seguridad de suministro y que parte de las inversiones en estas instalaciones, puedan ser recuperadas por el uso de otras infraestructuras del sistema. Se debería perseguir como objetivo que los usuarios que introduzcan el gas natural por las plantas de gas natural licuado, no resulten penalizados respecto a los aprovisionamientos mediante conexiones internacionales”.

Por lo tanto, si bien apoyamos conceptualmente la propuesta de aplicar un descuento en el peaje de entrada a la red desde la planta consideramos que el valor propuesto, 13,9%, es

³ Orden TEC/406/2019, de 5 de abril, por la que se establecen orientaciones de política energética a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

insuficiente para garantizar que el GNL no se vea penalizado respecto a las conexiones internacionales.

En coherencia con el Reglamento UE 2017/460, que no limita el descuento máximo a aplicar en los peajes de entrada de la red de transporte desde planta de regasificación, **se propone un descuento superior al 13,9% en el peaje de entrada a la red de transporte desde planta regasificación.**

También consideramos interesante que el descuento en el peaje de entrada a la red de transporte sea revisado anualmente o, al menos, a mitad del periodo regulatorio. Por ello, proponemos que en el punto 4 del Artículo 12 de la Circular propuesta por la CNMC se contemple la posibilidad de revisar dicho descuento para aumentar la seguridad de suministro, no penalizar el aprovisionamiento de GNL frente al gas por tubo o incentivar el uso de las plantas de regasificación con destino final el mercado nacional.

2.2. Seguridad de suministro y sobrecapacidad en plantas de regasificación

Queremos manifestar, otra vez, nuestra preocupación de que el GNL se vea penalizado frente a las importaciones de gas por tubo.

En particular, consideramos que **las hipótesis de uso de plantas de regasificación contempladas por la CNMC pueden alejarse del uso real** de dichas infraestructuras por dos motivos:

- Durante los últimos meses, los comercializadores están haciendo un mayor uso de las infraestructuras como consecuencia del funcionamiento global del mercado. No es previsible que esta situación se mantenga con el paso de los años.
- El COVID-19 acarreará, con toda probabilidad, un periodo de crisis económica, por lo que la demanda de gas se verá resentida y, por lo tanto, el uso de las infraestructuras de regasificación.

En caso de que la CNMC haya estimado mayor uso de las plantas de lo que finalmente suceda, **se producirá automáticamente un incremento en los peajes de regasificación de ejercicios posteriores.** Esto agravaría aún más la importación de GNL respecto al gas por tubo.

En coherencia con las orientaciones de política energética del Ministerio, consideramos que el dimensionamiento de las plantas de regasificación en España responde, no a decisiones comerciales, sino a una decisión política de dimensionarse para garantizar la seguridad de suministro. Teniendo esto en cuenta, consideramos que los peajes de las plantas deberían calcularse asumiendo una utilización del 100%.

Los costes de las plantas de regasificación no recuperados a través de los peajes por los servicios de las plantas de regasificación deberían **recuperarse a través de un peaje variable en la salida de la red de transporte y distribución**, ya que este exceso de coste se debe a una decisión política para incrementar la **seguridad de suministro a los clientes finales.**

2.3. Afección a la competencia de los peajes fijos

Entendiendo que los peajes mayoristas de gas pueden tener una importante afección a la competencia entre comercializadores, y siempre que se respete el correcto reflejo de costes,

planteamos un incremento del peso del término variable tanto en la actividad de las plantas de regasificación como en transporte y distribución.

Al respecto, cabe mencionar que el Reglamento europeo de gas establece que las tarifas, o las metodologías para calcularlas, deberán favorecer la competencia y el comercio eficiente del gas.

Así, y a modo de ejemplo, los costes de operación y mantenimiento del transporte se podrían recuperar a través del término variable de entrada/salida de la red de transporte.

Si se aumenta el término variable frente al término fijo, los comercializadores pequeños (generalmente con peores optimizaciones en los términos de reserva de capacidad de los peajes) disminuirían su coste hundido asociado al pago de términos fijos por la reserva de capacidad de las infraestructuras gasistas, lo que permitiría una competencia en mejor igualdad de condiciones.

2.4. Refacturaciones

En el artículo 21 se listan los nuevos grupos tarifarios, quedando de manifiesto la desaparición de la clasificación por escalones de presión.

Desde Iberdrola, defendemos el mantenimiento de los escalones de presión, ya que su eliminación con el planteamiento propuesto por la CNMC se traduce en una alta incertidumbre para los clientes con alta variabilidad.

En caso de que la CNMC no considere adecuada la propuesta anterior, entendemos razonable solicitar que, esta desaparición, vaya acompañada de medidas relativas a la facturación y refacturación de los consumidores, que reduzcan la incertidumbre que los nuevos grupos tarifarios originan en los clientes con elevada variabilidad en su consumo.

Para evitar una incertidumbre elevada en el pago unitario de peajes, lo que originaría problemas importantes en los consumidores industriales (perjudicados en un año de baja producción industrial no solo por sus ingresos sino por el aumento del coste unitario de los peajes) y en los ciclos combinados; **proponemos que a los consumidores conectados a redes de presión superior a 60 bar con consumo igual o inferior a 50.000.000 kWh les aplique el peaje RL.9.**

3. COMENTARIOS PARTICULARES

3.1. Artículo 9. Porcentaje de reparto entre entradas y salidas de la red de transporte

- De cara a alinearnos con lo recogido en la regulación de los países de nuestro entorno consideramos que de la retribución reconocida a la actividad de transporte al menos el 60% se asigne al término de salida, en lugar del 50% propuesto. Esta alineación permitirá mantener la competitividad del mercado español frente al mercado portugués y francés.

3.2. Artículo 26. Condiciones de facturación de los peajes de acceso a las redes locales

- Nos parece razonable solicitar 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,

3.3. Artículo 33. Peajes de acceso interrumpibles a los servicios de regasificación.

- En este artículo se estipula que la compensación ex post no será de aplicación al peaje de licuefacción virtual.

En Iberdrola opinamos que esto supondría un tratamiento discriminatorio para los usuarios de este servicio respecto a los usuarios de otros servicios interrumpibles, por lo que proponemos que sí sea de aplicación la compensación ex post a este servicio.

3.4. Artículo 36. Publicación de los peajes

- En el apartado 3 se establece que “Se podrán modificar los peajes de acceso a las redes locales y a las instalaciones de regasificación una vez iniciado el año de gas, si se producen circunstancias excepcionales debidamente justificadas.”.

Desde Iberdrola opinamos que una vez publicados los peajes de transporte, éstos deberían permanecer invariables durante su periodo de validez, ya que las decisiones de portfolio de suministro se tomarán teniendo en cuenta los peajes publicados y su cambio puede producir inestabilidad.