

# 2019, EL AÑO DEL NUEVO MARCO NORMATIVO DEL GAS

Verónica Rivière  
Directora general de GasINDUSTRIAL

Los consumidores industriales de gas arrancábamos 2019 con la buena noticia de la publicación del RD 1/2019, que hacía realidad el traspaso de las competencias a la CNMC de la normativa del gas y de la electricidad, tras las reiteradas llamadas de atención desde Europa para que el organismo independiente fuera quién fijara las retribuciones y peajes energéticos, constituyendo así un nuevo marco normativo.

En los últimos meses, el Regulador ha ido dando a conocer borradores que tras los periodos de consulta y alegaciones fueron aprobándose o en algún caso volviendo al inicio del proceso. Estas circulares de carácter normativo incidirán directamente en el coste que paga por el gas el consumidor industrial, pudiendo lograr así un gas más competitivo para la industria, alineado con lo que pagan nuestros directos competidores europeos. Es la posibilidad de acabar con unos peajes que minan la competitividad de cientos de industrias españolas.

Desde GasINDUSTRIAL y junto a otras diez asociaciones sectoriales, hemos trabajado estos meses trasladando informes a la CNMC que demuestran el diferencial que pagamos de más por peajes en España frente al de nuestros competidores europeos directos, y presentado alegaciones tendentes a solucionar este problema que tanto daño hace a la competitividad industrial. A día de hoy el proceso no ha finalizado aún. Las circulares de distribución y de peajes están aún en el aire por lo que desconocemos el desenlace. Partiendo de esta premisa este artículo expone la situación existente en la tercera semana de diciembre.

Desde GasINDUSTRIAL reconocemos el esfuerzo de la CNMC por construir una regulación del gas que ponga fin a las sobrerretribuciones origen de los altos peajes actuales. Sin embargo, a lo largo del proceso hemos visto como el Regulador ha ido retrocediendo ante las presiones de las grandes compañías energéticas, pasando de las propuestas iniciales que suponían 6.500 M€ de rebaja en conjunto en las retribuciones hasta los 2.400 M€ que ahora suman las circulares cerradas y los borradores previstos. Refiriéndonos al gas, de los 1.500 M€ iniciales planteados solo quedan 800 M€.

Nuestra confianza en que la CNMC lograría una regulación justa para el consumidor industrial se ve truncada ante el temor de que el borrador de la circular de peajes, que no ha pasado aún por el pleno del consejo del regulador, no esté acertado, puesto que su metodología contiene deficiencias que de mantenerse harán que suban los peajes industriales. La CNMC debatirá en enero la propuesta de Circular sobre Peajes del Gas y los consumidores industriales vemos con preocupación la posibilidad de que su resultado en lugar de solucionar la situación de desventaja competitiva, la agrave.

## Retribuciones y peajes, qué se paga y cómo se paga

Es muy preocupante que la CNMC mantenga, en Transporte y la Distribución, una sobrerretribución por activos ya amortizados con mecanismos que resultan técnica y jurídicamente cuestionables. La propia CNMC en las memorias de las propuestas expone: "El RCS es un concepto retributivo sin contraprestación explícita para los consumidores, con una función de ajuste entre la retribución percibida por las empresas transportistas antes y después de la revisión introducida por la Ley 18/2014, pudiendo ser una de las causas que dan lugar a valores elevados del ROE de las empresas del sector". Y añade: "Las empresas

# 2019, THE YEAR OF THE NEW REGULATORY FRAMEWORK FOR GAS

Verónica Rivière  
Managing Director of GasINDUSTRIAL



The start of 2019 heralded good news for industrial consumers of gas with the publication of Royal Decree 1/2019, which effectively transferred the competencies of the gas and electricity regulations to the CNMC (the Spanish National Commission on Markets and Competition). This has followed repeated calls from Europe for the independent body to be the entity that establishes the energy remuneration and tolls, thereby constituting a new regulatory framework.

In recent months, the Spanish Regulator has been publishing drafts following the consultation and observations period, which were approved or, in some cases, sent back to the drawing board. These regulatory memoranda will directly impact the cost the industrial consumer pays for gas, thereby achieving a more competitive gas for industry, in line with the payments made by our direct European competitors. This is the possibility that the tolls which undermine the competitiveness of hundreds of Spanish industries will be removed once and for all.

Together with a further ten sector associations, GasINDUSTRIAL has been working these past months, submitting reports to the CNMC to demonstrate the difference we are paying in Spain in terms of higher tolls, compared to our direct European competitors, as well as submitting proposals that aim to resolve an issue that is so damaging to our industrial competitiveness. The process has still not concluded as of today. The distribution and tolls memoranda are still up in the air with no final outcome as a result of which, this article sets out the situation existing as of the third week of December 2019.

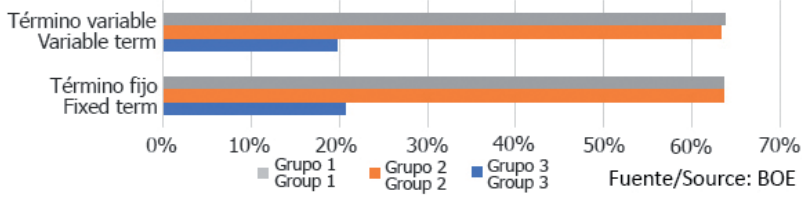
GasINDUSTRIAL recognises the effort of the CNMC to create a gas regulation that puts an end to the over-payments arising from today's high tolls. However, throughout the process we have seen how the Regulator has been backing down under pressure from the major utilities, going from the initial proposals that represented a €6.5bn reduction in overall payments, to the €2.4bn to which the approved memoranda and planned drafts currently amount. As regards gas, of the initial €1.5bn proposed, only €800m remain.

Our hope that the CNMC achieves a fair regulation for the industrial consumer is dashed amid fears that the draft tolls memorandum, which has still not been submitted to the board meeting of the Regulator, is inaccurate, as its methodology contains discrepancies that if uncorrected, will increase industrial tolls. The CNMC will debate the draft Memorandum on Gas Tolls in January and as industrial consumers we are concerned about the possibility that the outcome, rather than resolving the competitive disadvantage, will aggravate it yet further.

## Remuneration and tolls, what is paid and how

As regards Transmission and Distribution, there is major concern that the CNMC maintains an over-payment for assets already amortised with mechanisms that turn out to be technically and legally questionable. The CNMC itself in the reports on the proposals states that: "The Remuneration for Continuous Supply is a concept containing no explicit compensation for consumers,

Incremento del peaje de transporte y distribución entre 2007 y 2018 en %  
 % increase in transmission & distribution toll between 2007 and 2018



Fuente/Source: BOE

distribuidoras están percibiendo de manera global una sobrerretribución anual de 586,4 M€, importe que se corresponde con la retribución por inversión de activos que se encuentran amortizados, y ello con independencia de la retribución que corresponde a los activos puestos en servicio con posterioridad a febrero del año 2002, activos cuya decisión de inversión siempre fue responsabilidad del distribuidor.”

Y en el resumen de las alegaciones se dice: “El Ministerio señala asimismo que la memoria de la Circular “identifica una sobrerretribución causada por la aplicación reiterada sobre la retribución inicial desde 2002 a 2013 de la fórmula de actualización automática incluida en la Orden ECO/301/2002”. Además, considera que “la sobrerretribución de las actividades reguladas supone trasladar ineficiencias a los precios de venta del gas natural que pagan los consumidores, distorsiona la competitividad de esta fuente de energía frente a otros combustibles más contaminantes, dificulta el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones y limita la competitividad de las empresas españolas”.

GasINDUSTRIAL ha transmitido su preocupación a la CNMC a la espera de que se subsanen los errores. De no ser así, finalizado el proceso, no descartamos la posibilidad de encargar un análisis jurídico de las circulares de retribución del Transporte y Distribución, que dilucide su encaje en el marco jurídico y en particular sobre su posible calificación como ayuda de Estado no compatible con la normativa comunitaria, y, en su caso, actuar ante las instancias europeas competentes.

No dudamos del rigor de la CNMC pero lo primero para nosotros es la competitividad de la industria española y en base a ello decidiremos en su momento qué medidas deben abordarse. No permitiremos que el nuevo marco regulatorio perpetúe una desventaja competitiva tan flagrante para la industria española.

**La propuesta de Circular de Peajes perpetuaría y aumentaría el agravio a la industria**

Hemos simulado el impacto de la nueva metodología de peajes con las retribuciones actuales. En la nueva metodología desaparecen las presiones y categorizan únicamente a los consumidores en función del volumen de consumo. La simulación constata un incremento global en el coste de los peajes industriales para 2020, lo que contradice la comparación del impacto de los nuevos peajes respecto a los vigentes, incluida en la Memoria Explicativa del Proyecto de Circular, que ofrece un resultado genérico e incompleto al no incorporar el efecto del peaje transitorio de otros costes de regasificación sobre el total de los costes de peajes. Además, la importancia de realizar una comparación completa ha sido incluida en el informe de ACER, que recomienda a la CNMC publicar la comparativa con las tarifas vigentes e indicar los criterios.

**Reparto justo de costes**

Demandamos un reparto justo de los costes para que cada consumidor pague lo que le corresponda, por las infraestructuras que usa, y que a los consumidores industriales no les empeoren sus costes respecto a la situación actual, y esto no se cumple ya que son necesarias mejoras técnicas en el borrador de Peajes. Por ello hemos remitido a la CNMC cuatro alegaciones que proponen adecuaciones

with an adjustment function between the payment made by transmission companies before and after the review introduced by Law 18/2014, and could be one of the causes to have given rise to the high return on equity values of sector companies”. The report adds: “distribution companies are in general overpaying €586.4m a year, an amount that corresponds to the remuneration for investing in assets that are already amortised and this is independent to the remuneration corresponding to assets commissioned after

February 2002, whose investment decision was always the responsibility of the distributor.”

And the summary of observations states: “the Ministry similarly highlights that the notes to the Memorandum identify an overpayment resulting from repeatedly applying the automatic updating formula included in Order ECO/301/2002 to the initial payment from 2002 to 2013”. It moreover considers that “the over-payment on the regulated activities represents transferring deficiencies to the sales price of natural gas paid by the consumers, distorting the competitiveness of this energy source compared to others, more contaminant fuels, impeding compliance with the emissions reduction targets and restricting the competitiveness of Spanish companies”.

GasINDUSTRIAL has transmitted its concern to the CNMC in the hope that mistakes will be rectified. Otherwise, when the process concludes, we cannot discount the possibility of commissioning a legal analysis of the remuneration memoranda on Transmission and Distribution to elucidate how it fits into the legal framework, in particular as regards its possible definition as a State funding incompatible with community law and, as necessary, bring a claim before the competent European authorities.

The rigour of the CNMC is not in doubt however the primary issue for us is the competitiveness of Spanish industry and on this basis we will decide at the time which measures must be addressed. We cannot let the new regulatory framework perpetuate such a flagrant competitive disadvantage for Spanish industry.

**The draft Memorandum on Tolls would perpetuate and further aggravate industry**

We have simulated the impact of the new tolls methodology on current remunerations. Under the new methodology, pressures disappear and only consumers are classified depending on their consumption volume. The simulation shows an overall increase in the cost of industrial tolls for 2020. This contradicts the impact comparison of the new tolls compared to current tariffs, as included in the Explanatory Notes to the Draft Memorandum, which provides a generic and incomplete result by failing to take into account the effect of the temporary toll on other regasification costs on the total toll costs. The importance of making a full comparison has moreover been included in the report from ACER, which recommends that the CNMC publish the comparison with the current tariffs including the conditions.

**Fair costs distribution**

We are calling for a fair distribution of costs so that every consumer pays what corresponds to them, for the infrastructures they use, and that industrial consumers do not experience worsened costs compared to current levels, and this is why the Tolls draft must include technical improvements. As such, we have submitted four proposals to the CNMC that suggest simple adaptations to the methodology and a further four detailed submissions focused on enhanced competitiveness. The four proposals are:

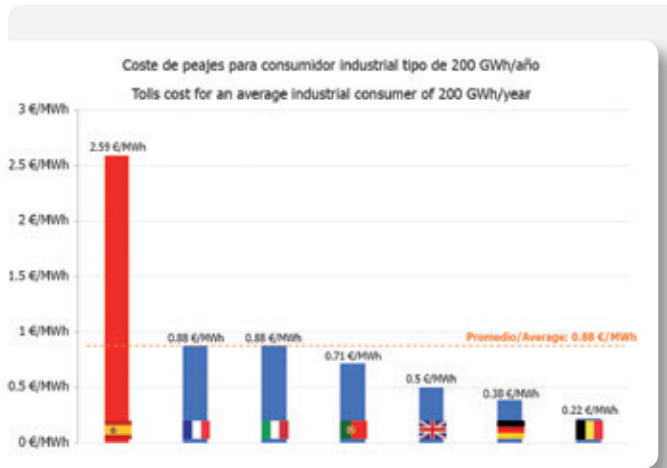
sencillas en la metodología y otras cuatro de detalle centradas en la mayor competitividad. Las cuatro principales son:

- Introducir una caracterización de los consumidores en base a si están o no conectados a redes de distribución capilar de 4 bar, cuyos costes son muy superiores.
- En el caso de los definidos como “otros costes de regasificación”, que su asignación sea ponderada con criterios justos, respetando la metodología propuesta y evitando un escenario con subvenciones encubiertas, en el que los costes de los peajes industriales se incrementen respecto a la situación vigente.
- Adaptar el reparto de costes entre redes de menos de 4 bar y redes de 16 a 4 bar.
- Simplificar el modelo considerando únicamente un término fijo en el peaje de acceso a redes locales, que incluya todos los costes que sufragan para simplificar y mejorar la gestión y las previsiones de demanda.

Además, hemos presentado otras cuatro propuestas de mejora del funcionamiento del sistema, con un incremento en la estabilidad y competitividad para la industria:

- Para potenciar la competitividad se propone recuperar el margen de flexibilidad 85%-105% sobre la capacidad contratada, y reducir el coeficiente de penalización de los adicionales por encima del 105%, con la alternativa de cesión de la capacidad contratada para paradas programadas.
- Para mejorar la apertura del sistema y la competitividad en el precio del gas, en relación a la interconexión con Francia, se propone una reclamación ante el perjuicio causado por el peaje abusivo en el lado francés.
- Para que no se incentive la desconexión de la red, se propone una adecuación, de manera que se pueda garantizar un equilibrio económico entre los consumidores conectados a transporte/distribución y los conectados a planta satélite monoclente de GNL, que no lleve a que un gran número de consumidores se desconecte de las redes para ser suministrados desde una planta de GNL monoclente.
- Para garantizar la sostenibilidad financiera, se propone la posibilidad de revisar la metodología propuesta cuando los desajustes económicos superen el 5% dos años consecutivos.

Los consumidores industriales de gas esperamos que la nueva normativa logre un gas competitivo que sea motor de la economía nacional, más ahora que acecha una recesión. La industria necesita gas competitivo para impulsar al país hacia el futuro. Cerámica, co-generación, papel, siderurgia, vidrio, química, refino, fritas y esmaltes, textil... son sectores en los que el peso del gas llega a suponer el 60% del coste energético total, determinando su rentabilidad y su capacidad competitiva. Es el momento y la oportunidad de lograr un gas competitivo para la industria. La nueva normativa que alumbre la CNMC puede erradicar esa terrible desventaja con peajes ajustados al contexto europeo.



- Introducing a consumer classification based on whether or not they are connected to the 4 bar capillary distribution networks, whose costs are far higher.
- For those costs defined as “other regasification costs”, that their designation is weighted using fair criteria, respecting the methodology proposed and avoiding a scenario of stealth subsidies in which the costs of industrial tolls are increased compared to the current situation.
- Adapting the costs distribution between networks of under 4 bar and networks of 16 to 4 bar.
- Simplifying the model solely taking into account a fixed term in the access toll to local grids, which includes all the costs involved to simplify and improve demand management and forecasts.

Our four submissions aim to improve system operation, increasing stability and competitiveness for industry:

- To enhance competitiveness, we propose recovering the flexibility margin of 85%-105% on the capacity contracted and reducing the penalty coefficient of the additional above 105%, with an option to cede the capacity contracted for scheduled stoppages.
- To improve the opening up of the system and a competitive gas price in relation to the interconnection with France, we propose claiming for the damage caused by the exorbitant toll on the French side.
- To avoid incentivising grid disconnection, we propose an adjustment that guarantees an economic balance between consumers connected to transmission/distribution and those connected to the mono-client LNG satellite plant, which does not result in a large number of consumers being disconnected from the networks in order to be supplied from a mono-client LNG plant.
- To guarantee financial sustainability, we propose the option of reviewing the methodology suggested once the economic adjustments exceed 5% over two consecutive years.

As industrial gas consumers, we hope that the new regulation achieves a competitive gas that fuels Spain's economy, now more than ever under the threat of a recession. Industry needs competitive gas to drive the country towards the future.

Ceramics, cogeneration, paper, steelmaking, glass, chemicals, refining, frits and glazes, textiles are all sectors in which the weight of gas represents 60% of their total energy cost, impacting on their profitability and competitive capacity. The moment has arrived to achieve a competitive gas for industry. The new regulation envisaged by the CNMC can eliminate this great disadvantage by adapting tolls to the European context.

