



66.ª Consulta Pública

**Implementação do Código de Rede relativo a Estruturas Tarifárias
Harmonizadas para o Transporte de Gás Natural**

Comentários REN

1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

O Regulamento (UE) 2017/460 da Comissão, de 16 de março de 2017, aprovou o Código de Rede de Tarifas. Este código define as regras relativas às estruturas harmonizadas das tarifas de transporte de gás, incluindo as regras sobre a aplicação de uma metodologia de cálculo de preços de referência, os requisitos de publicação e consulta, bem como o cálculo dos preços de reserva dos produtos de capacidade normalizados.

No âmbito do artigo 26.º do Código de Rede de Tarifas é obrigatória a realização de uma consulta pública sobre a metodologia de cálculo de preços de referência.¹

O Código de Rede de Tarifas iniciou a sua vigência a 6 de abril de 2017, estabelecendo aplicações temporais diferenciadas para as suas diversas matérias. A data de 31 de maio de 2019 constitui o prazo limite para a conclusão do processo de consulta pública sobre a metodologia do preço de referência, assim como, para a aplicação integral das restantes disposições do código.

Para além de Portugal, são já vários os países que iniciaram os processos de consulta pública nomeadamente a Holanda, a Suécia, a Irlanda do Norte, a Roménia, a Dinamarca, a Eslovénia e a Polónia.²

A consulta pública lançada em agosto pela ERSE tem como documento principal a “Proposta de implementação do código de rede relativo a estruturas tarifárias harmonizadas para o transporte de gás natural”, sendo ainda acompanhada de documentação complementar, mais concretamente pelos seguintes documentos “Comparação das metodologias de preço de referência” e “ACER Consultation Template” e por dois ficheiros *Excel* com a aplicação das várias metodologias de cálculo de preços de referência (“*TransmissionTariffs.xlsx*” e “*MatrixModel.xlsx*”).

Nesta consulta pública vão ser ouvidos todos os agentes do setor, assim como, a Entidade Reguladora em Espanha (CNMC - *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*) e a Agência de Cooperação dos Reguladores da Energia (ACER - *Agency for the Cooperation of Energy Regulators*).

O presente documento sintetiza os comentários da REN às propostas apresentadas pela ERSE na 66.ª Consulta pública - Implementação do Código de Rede relativo a Estruturas Tarifárias Harmonizadas para o Transporte de Gás Natural.

Os comentários da REN encontram-se organizados de acordo com as seguintes matérias:

¹ O processo de consulta pública deve ser repetido pelo menos todos os 5 anos.

² Salienta-se que a Holanda, a Suécia e a Irlanda do Norte já fecharam as suas consultas públicas.



1. Metodologia de Cálculo do Preço de Referência
2. Preços de Energia
3. Descontos
4. Outras Considerações

2 METODOLOGIA DE CÁLCULO DO PREÇO DE REFERÊNCIA

A metodologia de cálculo do preço de referência determina o apuramento dos preços de entrada e saída da rede de transporte para produtos de capacidade firme com a duração de um ano.

O Código de Rede de Tarifas não obriga à aplicação de uma metodologia de cálculo do preço de referência específica. Com o objetivo de ter em conta as particularidades de cada sistema, o código permite escolher de entre várias metodologias. Esta escolha está, contudo, condicionada à garantia de salvaguarda de alguns princípios.

Nos termos do artigo 7.º do Código de Rede de Tarifas a escolha da metodologia deve respeitar os seguintes princípios: (a) permitir aos utilizadores da rede a reprodução do cálculo dos preços de referência, (b) ter em conta os custos reais do serviço de transporte, (c) assegurar a não-discriminação e evitar a subsídio cruzada, (d) evitar a atribuição do risco dos volumes transfronteiriços aos consumidores finais e (e) garantir que os preços de referência promovem o comércio transfronteiriço.

A metodologia de preço de referência agora proposta pela ERSE é designada por Metodologia Modificada da Distância Ponderada pela Capacidade (*Capacity Weighted Distance (CWD) modificada*). Esta metodologia considera como fatores de alocação de custos, as capacidades, as distâncias entre os pontos relevantes e adicionalmente face à CWD, os custos unitários da rede.

O Código de Rede de Tarifas obriga a que sempre que a metodologia proposta para o cálculo do preço de referência seja diferente da metodologia CWD, definida no artigo 8.º do Código de Rede de Tarifas, se proceda à comparação dos preços obtidos através da aplicação destas duas metodologias.

De salientar que a metodologia CWD considera as capacidades e as distâncias como fatores de alocação e que o código estabelece que seja aplicada tendo em conta uma repartição de recuperação de proveitos *entry-exit* de 50%-50%.

Proposta da ERSE

A metodologia proposta é a metodologia modificada da distância ponderada pela capacidade (CWD modificada).

Esta metodologia considera as capacidades, as distâncias entre os pontos relevantes e os custos unitários da rede como fatores de alocação para calcular as tarifas de uso da rede de transporte.

Comentários da REN

A REN considera que a metodologia de cálculo do preço de referência proposta pela ERSE (CWD modificada) é de cálculo e verificação mais simples que a metodologia atualmente em vigor (matricial). Esta característica vai de encontro aos objetivos estabelecidos no código, na medida em que apresenta a vantagem de tornar a metodologia a aplicar mais transparente para os vários *stakeholders*, permitindo-

Proposta da ERSE

Esta metodologia pode ser considerada como um modelo híbrido entre a metodologia atualmente em vigor (matricial) e a metodologia definida no Código de Rede de Tarifas (metodologia CWD).

Por um lado, adota da metodologia matricial a perspetiva de custos unitários dos troços de rede e, por outro lado, introduz simplificações que a aproximam da metodologia CWD definida no código.

Comentários da REN

lhes mais facilmente reproduzir os seus resultados (artigo 7.º, alínea a)).

Tendo em conta a topologia da rede de transporte de gás natural em Portugal, a REN considera positiva a introdução desta simplificação.

O sistema de transporte de gás em Portugal, tradicionalmente importador, é caracterizado por trânsitos nas saídas nos pontos de interligação e terminal de GNL muito reduzidos.³

No caso da *interface* rede - terminal de GNL a capacidade disponível para “acesso” ao terminal está naturalmente limitada pelo valor da capacidade emitida no sentido terminal-rede, por não resultar de um fluxo físico real de gás. Já nas interligações com Espanha, os fluxos de gás são historicamente no sentido de entrada em Portugal.

Outra das razões para a não existência efetiva de valores de exportação física é o facto de num mercado integrado ser mais eficiente para os agentes fazerem trocas entre si, evitando desta forma o custo adicional das interligações.

Neste contexto os trânsitos para saída nos pontos de interligação e terminal de GNL não contribuem para um aumento da capacidade física e por isso das necessidades de investimentos na rede.

A este respeito, salientam-se os benefícios da metodologia proposta pela ERSE ao ter em conta esta situação, ou seja, ao considerar os custos unitários de investimento como critério adicional de alocação de custos e ao defini-los iguais a zero para as situações de contrafluxo, contrárias ao fluxo dominante, como

³ Nos pontos de interligação e do armazenamento subterrâneo, as infraestruturas são bidirecionais (permitem o fluxo de gás em ambos os sentidos). No caso do terminal de GNL, o fluxo de gás é unidirecional (no sentido de saída do terminal e de entrada na rede de transporte) mas os agentes podem contratualizar a colocação de gás no terminal por redução do fluxo físico de gás de saída.

Proposta da ERSE

Comentários da REN

as que referimos. O resultado é a fixação de preços de capacidade nulos para estas situações.

No que respeita à ligação da rede com o armazenamento subterrâneo há que ter em conta a característica particular da localização desta infraestrutura no SNGN, em particular porque naquela zona o fornecimento de caudais importantes descongestiona a rede e a saída para o armazenamento. Pelo facto deste fornecimento ocorrer no centro de cargas da rede, próximo do ponto nacional de balanço do sistema de transporte, permite aos seus utilizadores (agentes de mercado e GTG) repercutir rápida e eficazmente ações de compensação na rede de transporte a partir da injeção ou extração de gás, sem sobrecarregar a capacidade da rede de transporte.

O armazenamento subterrâneo constitui-se igualmente como um compensador de rede que amplifica a capacidade da rede em acomodar desvios dos agentes, sem, contudo, constituir um ponto de destino final do gás, ou seja, qualquer quantidade física de gás que entre no armazenamento voltará à rede para a sua utilização final.

A entrada e a saída da rede de transporte para o armazenamento subterrâneo não apresentam qualquer restrição ao trânsito por esta *interface*, situando-se eventuais congestionamentos do lado do armazenamento e não da rede pelo que não contribui para as necessidades de capacidade da rede.

Por se considerar que a infraestrutura do armazenamento subterrâneo traz uma assinalável mais valia para a eficiência de funcionamento do sistema de gás como um todo, a REN recomenda que o preço da tarifa de rede nessa interligação seja nulo

Proposta da ERSE

Comentários da REN

em ambos os sentidos (equivalente a um desconto igual a 100% para o caso da entrada).

A aplicação da metodologia de cálculo do preço de referência CWD modificada implica a consideração de uma série de pressupostos nomeadamente relacionados com as características técnicas do sistema de transporte em Portugal. Para além dos *inputs* associados aos critérios de alocação de custos (capacidades, distâncias entre os pontos relevantes e custos unitários da rede), a metodologia considera ainda como *input* o *entry-exit split*.⁴

Proposta da ERSE

Comentários da REN

O valor de *Entry-exit split* proposto é de 40%/60%. O cálculo deste valor teve em conta:

- os investimentos realizados (e previstos) na rede de transporte de 1997 a 2019, a valores correntes, diferenciados entre linhas e ramais e GRMS;
- uma imputação equitativa entre entradas e saídas dos custos de investimento associados às linhas e a imputação dos custos associados aos ramais e às GRMS unicamente às saídas.

A REN considera positiva a definição de um critério objetivo para o cálculo do *entry-exit split*, ou seja, uma repartição equitativa entre entradas e saídas dos custos de investimento associados aos gasodutos principais e a imputação total às saídas dos custos de investimento em ramais e estações de regulação e medida de gás (GRMS).

No contexto atual, a REN tem algumas reservas relativamente à adoção já no próximo período tarifário de um *entry-exit split*, para efeitos de cálculo de tarifas (*ex-ante*), igual aos 40%/60% propostos.

Tal como apresentado pela ERSE, o *entry-exit split* para o período tarifário atual (2018-2019), calculado *ex-ante*, é de 27%/73%.

Neste sentido, a proposta da ERSE prevê uma maior recuperação de receitas nos pontos de entrada e uma menor recuperação nos pontos de saída. Como reconhecido pela própria ERSE, só por este efeito, são previstos aumentos acentuados dos preços de capacidade nas entradas (entre 34% e 52%) e

⁴ O *entry-exit split* determina a proporção de proveitos da rede de transporte a recuperar através da aplicação das tarifas de transporte nos pontos de entrada e de saída da rede. O *entry-exit split* pode ser determinado para efeitos de cálculo de tarifas (*ex-ante*) ou em termos de faturação (*ex-post*). A título de exemplo, para o ano gás 2017-2018, o *entry-exit split* calculado para efeitos de cálculo de tarifas foi de 26%/74% e o *entry-exit split* em termos de faturação de 30%/70%.

Proposta da ERSE

Comentários da REN

correspondentes reduções significativas dos preços nas saídas (entre 12% e 19%).

Para além destes impactes, a REN considera ainda pertinente ter em conta as seguintes preocupações:

- O risco de desvios tarifários associados à faturação do transporte nas entradas em função da relação de preços GN/GNL é uma realidade, na medida em que as decisões de contratação dos comercializadores nas entradas serão mais caras, situação que deverá ser avaliada e acompanhada durante a implementação;
- Um possível aumento da volatilidade da faturação dos custos de acesso:
 - a curto prazo, vai existir uma redução aparente dos custos do transporte percebidos, devido aos custos recuperados no acesso/saídas (com um aumento dos recuperados nas componentes de energia e comercialização);
 - a médio-longo prazo, num cenário de uma eventual solução conjunta entre Portugal e Espanha para a eliminação do *pancaking* através de um ajustamento das tarifas de ambos os lados da fronteira ou no caso de uma decisão mais extrema da sua eliminação, pode resultar num aumento significativo dos custos do transporte imputados ao acesso/saídas nacionais (neste caso, o acréscimo de custos que vai ser imputado diretamente ao acesso vai considerar os custos recuperados nas entradas).

Com o objetivo de monitorizar e avaliar as consequências dos impactes tarifários das situações

Proposta da ERSE

Comentários da REN

atrás expostas, designadamente eventuais alterações do comportamento dos agentes face às novas realidades, a REN recomenda que se procure atingir progressivamente, nomeadamente durante o próximo período regulatório, o valor objetivo de um *entry-exit split ex-ante*, de 40%/60%. Isto permitirá a adaptação progressiva do mercado e dos consumidores a esta nova realidade e acomodar eventuais alterações do contexto (por exemplo, associadas à realização da consulta pública em Espanha, a uma eventual solução de eliminação do *pancaking* e ao final dos contratos *take or pay*).

3 PREÇOS DE ENERGIA

O Código de Rede de Tarifas define que em regra as receitas de transporte devem ser recuperadas através de preços de capacidade; contudo também prevê que a título excepcional e mediante o cumprimento de certas condições, parte dessas receitas sejam recuperadas através de preços de energia.

A este respeito, o código considera que a faturação dos preços de energia deve servir para recuperar os custos motivados, principalmente, pela quantidade de fluxo de gás.

Proposta da ERSE	Comentários da REN
<p>Cálculo do preço de energia tendo em conta custos de OPEX iguais a 1,4% do CAPEX⁵ e a energia entregue nas saídas da rede.</p> <p>O preço resultante está sujeito à aplicação do escalamento multiplicativo, em linha com o aplicável aos preços de capacidade.</p> <p>Este preço de energia vai servir de base aos preços aplicados aos pontos de saída.</p>	<p>Em termos das tarifas de transporte para o ano gás 2018-2019, está previsto que a REN venha a recuperar cerca de 1% dos proveitos via faturação de energia.</p> <p>A REN considera que o valor para o preço de energia proposto pela ERSE não oferece objeção, contudo entende que a metodologia utilizada pela ERSE para o seu cálculo pode conduzir a interpretações erróneas.</p> <p>Neste sentido, a REN julga que importaria desde logo definir melhor quais as naturezas de custos/atividades a considerar neste OPEX. A REN considera importante fazer esta clarificação na análise efetuada pela ERSE.</p>

⁵ Para este efeito, a ERSE considera que o CAPEX é igual à soma das anuidades associadas aos investimentos na rede de transporte para 2016, ou seja, 72 298 milhares de € (ver quadro 2-12 do documento “Comparação das metodologias de preço de referência”).

4 DESCONTOS

No número 4 do artigo 6.º do Código de Rede de Tarifas está prevista a possibilidade de serem introduzidos ajustamentos aos preços calculados com a aplicação da metodologia de cálculo dos preços de referência. Os ajustamentos previstos no código são os ajustamentos baseados em critérios de competitividade dos preços, a equalização dos preços em pontos pertencentes a um grupo homogéneo de pontos, o escalamento dos preços por fatores multiplicativos ou aditivos e os descontos indicados no artigo 9.º.⁶

O artigo 9.º do Código de Rede de Tarifas, reconhecendo nomeadamente a contribuição das instalações de armazenamento subterrâneo para a flexibilidade da rede e a segurança do abastecimento, define ainda a obrigatoriedade de aplicar um desconto de pelo menos 50% na tarifa de transporte a aplicar nos pontos de entrada e de saída destas instalações. Adicionalmente, prevê a possibilidade de aplicar um desconto nos pontos de entrada da rede a partir de terminais de GNL com vista a aumentar a segurança de abastecimento.

Proposta da ERSE	Comentários da REN
Aplicação de um desconto de 95% na tarifa de transporte a aplicar nos pontos de entrada e de saída para as instalações de armazenamento subterrâneo	A REN considera que o armazenamento subterrâneo é uma infraestrutura complementar à própria infraestrutura de transporte, oferecendo flexibilidade e estabilidade ao sistema, e que facilita a entrada no sistema de gás português a agentes de menor dimensão.
Aplicação de um desconto nulo na tarifa de transporte a aplicar nos pontos de entrada a partir de terminais de GNL	Neste sentido, a REN reconhece como positiva a opção tomada pela ERSE ao propor a aplicação de um desconto significativo nos pontos de entrada e de saída do armazenamento subterrâneo. Contudo, pelas razões atrás mencionadas, a REN considera que o desconto a ser aplicado deve ser máximo, ou seja, de 100%. A este respeito salienta-se ainda que são vários os países que estão a propor aplicar descontos superiores ao valor mínimo (50%). Destes destacamos a

⁶ À exceção do ajustamento baseado em critérios de competitividade, a ERSE aplicou no exercício apresentado nesta consulta todos os ajustamentos descritos.

Proposta da ERSE	Comentários da REN
	<p>Dinamarca e a Suécia onde está a ser proposta a aplicação de um desconto de 100%.</p> <p>Adicionalmente, a REN concorda com a proposta da ERSE de aplicar um desconto nulo nos pontos de entrada da rede pelo terminal, considerando que atualmente a posição competitiva do terminal de Sines assegura a sua função de segurança de abastecimento não sendo por isso necessário recorrer a um desconto. A este respeito, importa sublinhar que a relação de preços nas entradas VIP/terminal nos anos subsequentes, deverá ser objeto de atenção particular da ERSE e eventual ajustamento de forma a garantir a estabilidade e competitividade relativa das duas fontes de abastecimento nacionais VIP e terminal.</p>

O artigo 16.º do Código de Rede de Tarifas prevê a aplicação de descontos aos preços de reserva de capacidade interruptível normalizados. De acordo com o código e mediante o cumprimento de uma série de condições, estes descontos podem seguir uma de duas modalidades, ou seja, ser aplicados *ex-ante* (antes da ocorrência da interrupção) ou *ex-post* (após a ocorrência da interrupção).

Proposta da ERSE	Comentários da REN
<p>Aplicação de um desconto <i>ex-post</i> a aplicar a produtos de capacidade interruptível.⁷</p> <p>O desconto a aplicar baseia-se no definido no n.º 4 do artigo 16.º do Código de Rede de Tarifas, sendo igual a três vezes o preço de reserva para os produtos de capacidade firme normalizados diários (aplicado sobre o montante de energia não entregue, calculado a partir da capacidade interrompida e das horas de interrupção).</p>	<p>A REN concorda com a opção pelo desconto <i>ex-post</i> aplicado às capacidades interruptíveis a oferecer nos produtos diário e intradiário nas interligações (VIP), em face da ausência de interrupções históricas da capacidade no sistema nacional que permitem a adequada valoração deste produto face a uma possível interrupção (determinação da probabilidade de interrupção).</p> <p>A atual opção, inclusive, assegura que não existem incentivos à própria interrupção por desvios de</p>

⁷ Esta opção da ERSE baseou-se na informação enviada pela REN em fevereiro de 2018 no sentido de não se ter verificado até à data qualquer interrupção devido a congestionamento físico.

Proposta da ERSE

Comentários da REN

nomeação no dia gás por parte dos utilizadores o que se considera positivo.

Para horizontes mais largos (produtos de maturidade mensal, trimestral ou anual), a existirem futuramente produtos de capacidade interruptível a comercializar pelos operadores das redes interligadas, o desconto a aplicar deverá ter em conta o custo para o sistema da aplicação de um modelo de descontos *ex-post*, conforme o modelo previsto no Código de Rede de Tarifas, dada a diferença de preços para os produtos de maior prazo face a produtos diários e o maior risco de interrupção associado a esses produtos.

A REN considera que nestes casos a adoção de um modelo *ex-ante* poderá ser economicamente mais indicado.

5 OUTRAS CONSIDERAÇÕES

A REN considera ainda que seria vantajoso discutir outras preocupações relacionadas com aspetos tarifários, que a serem tidas em conta, contribuiriam em nossa opinião para melhorar o funcionamento do sistema. De seguida, elencam-se essas preocupações.

- **ANO TARIFÁRIO**

Para cumprir com o artigo 32.º do Código de Rede de Tarifas e o n.º 4 do artigo 11.º do Código de Rede de Atribuição de Capacidade, a ERSE em abril de 2018 alterou o n.º 11B do artigo 150.º do Regulamento Tarifário visando a alteração dos prazos de vigência das tarifas de uso da rede transporte aplicáveis às entradas e saídas da rede nas interligações (VIP), prevendo a sua vigência em concordância com o ano de atribuição de capacidade que decorre entre outubro e setembro de cada ano.

Assim, a 1 de junho de 2018, a ERSE publicou os preços das tarifas aplicáveis aos pontos de interligação sujeitos ao Código de Rede de Atribuição de Capacidade para vigorar no ano de atribuição de capacidade que decorre de outubro de 2018 a setembro de 2019, ao mesmo tempo que, os preços da tarifa de transporte a aplicar aos restantes pontos continuaram a vigorar de julho de 2018 a junho de 2019.

Proposta da ERSE	Comentários da REN
-	<p>Na presente consulta pública nada é avançado nomeadamente acerca das hipóteses que a ERSE está a considerar em termos da harmonização do ano tarifário, admitindo-se que a discussão deste assunto ocorra aquando da próxima revisão regulamentar ordinária.</p> <p>Contudo, dada a importância deste assunto, a REN sublinha a relevância que atribui à sincronização de todas as tarifas reguladas para o mesmo período tarifário.</p> <p>A REN considera que esta sincronização iria permitir um quadro de preços mais simples e previsível para os comercializadores, traduzindo-se subsequentemente em ofertas para os consumidores mais razoáveis e comparáveis devido designadamente ao seu sincronismo temporal.</p>

Proposta da ERSE

Comentários da REN

Tal como já apresentado à ERSE no âmbito da resposta à 63ª consulta pública, a REN considera possível terminar o processo de aprovação de proveitos permitidos e fixação de tarifas a 1 de junho e considerar a entrada em vigor de todas as tarifas reguladas alinhada com o ano de contratação de capacidade (de outubro a setembro).

A concretização desta proposta poderia passar por, a 1 de junho de 2019, a ERSE fixar tarifas para os pontos abrangidos pelo Código de Rede de Atribuição de Capacidade para vigorarem por um ano (de outubro de 2019 a setembro de 2020) e fixar tarifas para os pontos não abrangidos por este código para vigorem por 15 meses (de julho de 2019 até setembro de 2020). Ainda assim, só em junho de 2020, é que todas as tarifas reguladas seriam definidas para o mesmo período para todos os pontos (de outubro de 2020 a setembro de 2021).

- **HARMONIZAÇÃO COM ESPANHA**

Em termos europeus, existe uma grande disparidade ao nível das regras, metodologias e prazos associados ao processo de fixação de tarifas de transporte de gás natural.⁸ Esta disparidade pode tornar a utilização das infraestruturas de gás complexa para os vários agentes de mercado, em especial quando operam em diversos mercados e movimentam gás entre eles.

O Código de Rede de Tarifas através da definição de regras comuns a aplicar nos vários Estados Membros veio tentar diminuir essa disparidade e, ao mesmo tempo, através da promoção de mais transparência das estruturas tarifárias para o transporte e dos procedimentos para a sua definição, pretendeu reduzir a complexidade associada à utilização destas infraestruturas.

⁸ Ver “Implementation Document for the Network Code on Harmonised Transmission Tariff Structures for Gas Second Edition (revised)”, acessível em:

[https://www.entsog.eu/public/uploads/files/publications/Tariffs/2018/TAR1004_180501_2nd%20\(revised\)%20Implementation%20Document_High-Res.pdf](https://www.entsog.eu/public/uploads/files/publications/Tariffs/2018/TAR1004_180501_2nd%20(revised)%20Implementation%20Document_High-Res.pdf)

Proposta da ERSE

Comentários da REN

-

O enquadramento regulatório do setor do gás em Espanha nomeadamente em termos tarifários é diferente do existente em Portugal.

A este respeito salienta-se ainda que o sistema de gás em Espanha tem um impacto significativo em termos do sistema energético em Portugal, nomeadamente porque grande parte do gás consumido em Portugal utiliza infraestruturas espanholas, entrando no país pelos pontos de interligação com Espanha (em 2017, cerca de 43% do gás natural que entrou em Portugal fê-lo pelos pontos de interligação com Espanha).⁹

Neste sentido, a REN considera positivo que a ERSE continue a trabalhar com a CNMC (o regulador espanhol) com o objetivo de alcançarem uma adequada harmonização de regras regulatórias para a correta integração do mercado.

Adicionalmente, a REN entende que caso as tarifas de transporte reflitam de forma correta os custos das infraestruturas de transporte, em Portugal e Espanha, o *pancaking* será mitigado. Acrescenta-se que uma eventual eliminação das tarifas na fronteira não vai reduzir os custos dos sistemas de transporte e sim transferi-los na totalidade para tarifas a aplicar noutros pontos (por exemplo, para as tarifas a aplicar nas saídas). Neste sentido, a REN não antevê quaisquer ganhos para os consumidores decorrentes da eliminação das tarifas na fronteira devendo, contudo, ser avaliadas as condições mais adequadas para que as tarifas aplicadas reflitam os custos incorridos. Portugal é um país importador de GN, sem produção própria, pelo que o preço para os consumidores nacionais também depende do regime de preços praticado nas infraestruturas quer à

⁹ Ver Dados técnicos - 2017, REN, acessível em:

<http://www.centrodeinformacao.ren.pt/PT/InformacaoTecnica/DadosTecnicos/REN%20Dados%20Técnicos%20-%202017.pdf>

Proposta da ERSE

Comentários da REN

entrada quer à saída do mercado de que importa, o que reforça a importância de coordenação com a CNMC.