

COMENTÁRIOS DA NATURGY À CONSULTA PÚBLICA SOBRE IMPLEMENTAÇÃO DO CÓDIGO DE REDE RELATIVO A ESTRUTURAS TARIFÁRIAS HARMONIZADAS PARA O TRANSPORTE DE GÁS NATURAL (REGULAMENTO (UE) 2017/460)

Resposta às questões da consulta pública

Questão 1 – Tendo em conta a metodologia de preço de referência apresentada na secção 3.2, considera que esta metodologia é adequada para refletir apropriadamente os custos da rede de transporte de gás natural?

Sem comentários.

Questão 2 – Atendendo aos resultados das avaliações de imputação de custos na secção 3.4, considera que a alocação de custos entre os fluxos intersistema (transfronteiriços) e os fluxos intrasistema (destinados às saídas domésticas) é apropriada?

Sem comentários.

Questão 3 – Baseado na análise apresentada na secção 3.5, considera que a metodologia de preço de referência cumpre os requisitos do artigo 7.º do código de rede de tarifas e o artigo 13.º do Regulamento 715/2009 da Comissão?

Na nossa opinião, não se cumprem os critérios 7.c) e 7.e).

Consideramos que há uma discriminação das entradas por VIP relativamente às entradas por planta de regaseificação, no que diz respeito exclusivamente às tarifas de transporte, facto que não se verificava anteriormente, dado que as tarifas de entrada eram iguais. Nesse sentido, consideramos que não se cumpre o estabelecido no artigo 7, alínea c) do Regulamento (UE) 2017/460, que indica que a metodologia de preços de referência deverá garantir a não-discriminação.

Por outra parte, a referida discriminação a nível da entrada na rede de transporte não permite garantir que o transporte transfronteiriço não é distorcido, sendo este um dos requisitos que a metodologia de tarifas proposta de acordo com o artigo 7, alínea e) do Regulamento (UE) 2017/460 deve cumprir.

Questão 4 – Face à comparação dos resultados das metodologias de preço de referência na secção 3.6, como avalia a adequação de cada metodologia para a determinação dos preços de referência para a rede nacional de transporte de gás natural em Portugal?

Sem comentários.

Questão 5 – Tendo em conta a informação indicativa sobre os proveitos permitidos do operador da rede de transporte na secção 4.1, como avalia a repartição destes proveitos pelas dimensões indicadas no Quadro 4-1?

Não estamos de acordo com a repartição da recuperação de custos entre as entradas e as saídas.

Trata-se de um dado de partida obtido pela atribuição de investimentos dos ativos de transporte nas entradas e saídas numa proporção de 50%-50%, à exceção das ERM que são atribuídas às saídas. Embora esta descrição pareça razoável, não são fornecidos dados detalhados que permitam suportar o acima mencionado. A diferença entre esta repartição e a utilizada na metodologia de tarifas atual de 27%-73% explica o aumento significativo das tarifas de entrada e a diminuição das tarifas de saída.

A recuperação nas saídas deveria estar de acordo com a retribuição que tem em conta o investimento (compressores, rede, estações de regulação e medida...) e deve ser significativamente maior nas saídas / rede de distribuição do que nas entradas.

Questão 6 – Tendo em conta a justificação sobre as tarifas de transporte baseadas na energia na secção 5.1, concorda com a definição do termo de energia aplicável nos pontos de saída, nomeadamente nas interligações para Espanha, no terminal de GNL, no armazenamento subterrâneo, nas saídas para clientes ligados em AP e nas saídas para as redes de distribuição?

Sem comentários.

Questão 7 – Tendo em conta a justificação sobre a aplicação dos dois remédios regulatórios referidos na secção 5.1, concorda com a manutenção dos escalões de consumos e da opção tarifária de “curtas utilizações”?

Sem comentários.

Questão 8 – Tendo em conta as variações tarifárias apresentadas na secção 6.1, como avalia estas alterações?

Consideramos que os incrementos de tarifas relativamente à situação atual nos pontos de entrada (52% de incremento para as entradas por VIP Ibérico e 41% por Sines) não cumprem o disposto no artigo 17, ponto 1.c) do mencionado Regulamento que indica que “na medida do possível, devem ser evitadas diferenças significativas entre os níveis das tarifas de transporte aplicáveis durante dois períodos tarifários consecutivos”.

Este incremento de tarifas nos pontos de entrada está compensado por reduções significativas nas tarifas de transporte dos pontos de saída a consumidores domésticos. Uma diferente alocação de custos através da modificação de algum dos critérios escolhidos, como exposto mais adiante, poderia evitar facilmente tais flutuações entre dois anos consecutivos.

Questão 9 – Tendo em conta a informação sobre os multiplicadores definidos no âmbito do artigo 13.º do código de rede de tarifas na secção 7.1, como avalia a adequação destes multiplicadores para efeitos de integração do mercado ibérico de gás natural?

Sem comentários.

Questão 10 – Em relação aos descontos apresentados na secção 7.3, referentes ao artigo 9.º do código de rede de tarifas, como avalia a adequação destes descontos?

- Ajuste de 95% nas tarifas de entrada e saída do armazenamento subterrâneo.

O ajuste das tarifas de entrada e saída do armazenamento subterrâneo é muito superior ao mínimo de 50% estabelecido no artigo 9 do Regulamento (UE) 2017/460. Este ajuste justifica-se pelo facto de que esta infraestrutura é um elemento de flexibilidade para os agentes, facilitando a entrada no mercado dos agentes de menor tamanho, contribuindo assim para a redução de barreiras de entrada. Embora isto seja verdade, consideramos que esta contribuição é sobreponderada tendo em conta a baixa contratação de capacidade desta infraestrutura. Apenas 4% das entradas entre janeiro e agosto 2018 procedem do armazenamento subterrâneo.

Um desconto menor nestas tarifas daria origem a tarifas menores no resto de entradas e saídas.

- Não aplicação de outros ajustes contemplados no artigo 9 do Regulamento (UE) 2017/460

O artigo 9 do referido Regulamento indica que poderia ser concedido um desconto nos pontos de entrada desde os terminais de GNL bem como nos pontos de entrada e saída

desde as infraestruturas construídas com o objetivo de por fim ao isolamento dos estados-membros, para aumentar a segurança de fornecimento.

De acordo com o exposto acima, poderia ser feita a introdução de ajustes nas entradas por VIP que permitissem corrigir as deficiências identificadas nos resultados obtidos expostos previamente.

O acima mencionado justifica-se com base na contribuição para a segurança de fornecimento que demonstra a contratação de capacidade contínua de entrada no VIP Ibérico. A contratação de entradas por VIP Ibérico relativamente à nominal está, em média, a pouco mais de 70% no último ano, e entre janeiro e agosto 2018 39% das entradas foram por VIP Ibérico.

Questão 11 – Em relação ao desconto posterior definido na secção 7.3, referente ao artigo 16.º do código de rede de tarifas, como avalia a adequação deste desconto?

Sem comentários.

Porto, 16 de outubro de 2018