



**MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA CIRCULAR DE
LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y
LA COMPETENCIA POR LA QUE SE ESTABLECE
LA METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LA
RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE
TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

5 de diciembre de 2019

CIR/DE/008/19

Índice

1 OBJETO	4
2 ANTECEDENTES Y NORMATIVA APLICABLE	4
3 OPORTUNIDAD Y NECESIDAD DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR	6
4 NORMATIVA A LA QUE AFECTA	7
5 DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	8
6 VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES	10
7 CONFORMIDAD CON EL DICTAMEN DEL CONSEJO DE ESTADO	18
8 CONTENIDO Y ANÁLISIS TÉCNICO	19
8.1 Descripción de la metodología actual de cálculo de la retribución de la actividad de transporte establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre.	19
8.2 Aspectos generales de la circular	21
8.2.1 Introducción: líneas generales de la nueva metodología.....	21
8.2.2 Estructura de la circular	22
8.2.3 Objeto y ámbito de aplicación.....	23
8.2.4 Periodos regulatorios de aplicación	23
8.3 Principales novedades de la nueva metodología	23
8.3.1 Disposiciones relativas al cálculo de la retribución por inversión de instalaciones no singulares	23
8.3.2 Cálculo de la retribución por Operación y Mantenimiento	24
8.3.3 Cálculo de retribución de instalaciones singulares	25
8.3.4 Retribución por costes de extensión de vida útil de las instalaciones de la red de transporte	26
8.3.5 Incentivo a la mejora de la disponibilidad	27
8.3.6 Ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades	28
8.3.7 Principio de prudencia financiera requerida a los titulares de las instalaciones de transporte	30
8.3.8 Entrada en vigor e inicio de aplicación	32

9 ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA CIRCULAR	32
9.1 Impacto económico	32
9.1.1 Impacto de las modificaciones en la metodología de cálculo de la retribución a la inversión.	33
9.1.2 Impacto de las modificaciones en la retribución por operación y mantenimiento.	33
9.1.3 Impacto de la metodología aplicada para la extensión de la vida útil de las instalaciones de la red de transporte.....	35
9.1.4 Impacto de la modificación del incentivo a la disponibilidad	36
9.1.5 Impacto global de las modificaciones propuestas.....	37
9.2 Otros impactos	38
9.3 Análisis coste-beneficio	38
10 MODIFICACIONES CONSECUENCIA DE LA NUEVA CIRCULAR DE RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE	39
11 CONCLUSIONES	39

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA CIRCULAR 5/2019 DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA POR LA QUE SE ESTABLECE LA METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1 OBJETO

El objeto de la presente memoria justificativa consiste en detallar y explicar las modificaciones y novedades introducidas por la circular de la CNMC por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.

Esta circular determina la cuantía a retribuir a las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica por la construcción, operación y mantenimiento de éstas a partir del ejercicio 2020, con criterios homogéneos en todo el Estado y al menor coste posible para el sistema, siendo de aplicación a todos los activos de transporte que, a la entrada en vigor de la presente circular, se encuentren en servicio y eléctricamente activos y que, por sus características, sean catalogados como red de transporte, de acuerdo a los criterios establecidos en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

La metodología adoptada es continuista en lo principal con la metodología anterior, establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre. No obstante, se han introducido determinados aspectos que, en base a la experiencia acumulada, requerían una modificación, priorizando la mejora y actualización de la red existente y contemplando nuevas inversiones en redes inteligentes, que permitan a la red de transporte gestionar las funcionalidades requeridas. Para ello, entre otros aspectos, deberán establecerse nuevos valores unitarios de referencia de inversión y operación y mantenimiento para algunas de las nuevas inversiones previstas.

Asimismo, la nueva metodología propuesta posibilita el alargamiento de vida útil de las instalaciones, de forma que se rentabilicen las inversiones y gastos necesarios de las empresas transportistas, lo que supone un ahorro para el consumidor y para el sistema en su conjunto.

2 ANTECEDENTES Y NORMATIVA APLICABLE

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, tiene como finalidad básica establecer la regulación del sector eléctrico garantizando el suministro eléctrico con los niveles necesarios de calidad y al mínimo coste posible, asegurar la sostenibilidad económica y financiera del sistema y permitir un nivel de competencia efectiva en el sector eléctrico, todo ello dentro de los principios de protección medioambiental propios de una sociedad moderna.

En lo que se refiere a las actividades con retribución regulada, la citada ley ha procedido a reforzar y clarificar los principios y criterios para el establecimiento de los regímenes retributivos, para los que se deben considerar los costes necesarios para realizar la actividad por parte de una empresa eficiente y bien gestionada, mediante la aplicación de criterios homogéneos en todo el territorio español. Con ello, se pretende la obtención de rentabilidades adecuadas en relación con el riesgo de la actividad.

Siguiendo los principios señalados, el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, determinó una formulación de la retribución de los activos de transporte orientada a la aportación de estabilidad regulatoria y a la reducción de los costes de financiación de la actividad de transporte y, por ende, de los del sistema eléctrico.

Cabe señalar que, en el citado Real Decreto 1047/2013, se establecía que el año de inicio del primer periodo regulatorio sería el siguiente al que se produjera la aprobación de las órdenes referentes a los valores unitarios de referencia para las instalaciones de transporte peninsulares y no peninsulares.

A este respecto, la aprobación de la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado, que se emplean en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica, permitió que, a partir del 1 de enero de 2016, se iniciara el primer periodo regulatorio.

Así pues, el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, se aplicó por primera vez en el cálculo de la retribución del año 2016, la cual fue fijada en la Orden IET/981/2016, de 15 de junio, por la que se establece la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para el año 2016.

En este sentido, es preciso señalar que se encuentra pendiente de resolución el procedimiento de declaración de lesividad para el interés público de dicha Orden IET/981/2016, de 10 de junio, por la que se establece la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para el año 2016, respecto de la retribución fijada para Red Eléctrica de España, S.A. (REE).

Es por ello por lo que, a la fecha de elaboración de la presente memoria, se encuentran pendientes de aprobación las retribuciones de la actividad de transporte de los ejercicios 2017, 2018 y 2019.

Con fecha 11 de enero de 2019, se aprobó el Real Decreto-ley 1/2019, de medidas urgentes para adecuar las competencias de la CNMC a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación con las Directivas 2009/72/CE y

2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y del gas natural.

El Real Decreto-ley modifica el artículo 7.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y asigna a esta Comisión la función de establecer, mediante circular, previo trámite de audiencia y con criterios de eficiencia económica, transparencia, objetividad y no discriminación, la metodología, los parámetros y la base de activos para la retribución de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica, conforme las orientaciones de política energética. Las circulares de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

Adicionalmente, el referido Real Decreto-ley 1/2019 establece lo siguiente en su disposición transitoria segunda:

“Las metodologías, parámetros y la base de activos de la retribución de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica y gas natural y de las plantas de gas natural licuado aprobados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia resultarán de aplicación una vez finalizado el primer periodo regulatorio.

La fijación de las cuantías de la retribución de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica, regasificación, transporte y distribución de gas recogidas en el artículo 7.1 bis de la Ley 3/2013, de 4 de junio, pasarán a ser ejercidas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y serán aplicables a partir del 1 de enero de 2020.”

Es por ello por lo que corresponde a la CNMC establecer, a partir del ejercicio 2020, una metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, que contemple los principios retributivos legales introducidos en la actividad de transporte de energía eléctrica por la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, así como una formulación para retribuir los activos de transporte con una metodología clara, estable y predecible, que contribuya a aportar estabilidad regulatoria, reduciendo los costes de financiación de la actividad de transporte y, con ellos, los del sistema eléctrico.

3 OPORTUNIDAD Y NECESIDAD DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR

Desde el primigenio Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, hasta el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, las diversas modificaciones normativas han tenido como objetivo lograr un sistema más eficiente, predecible y estable.

El Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, ha fijado las bases para el cálculo de la retribución de las empresas transportistas, aplicable a períodos normativos de 6 años, basada en la fijación de valores estándares en aquello en

que fuese posible y estableciendo un incentivo para la mejora de la disponibilidad de las instalaciones.

El Real Decreto-ley 1/2019 recoge las competencias de la CNMC como autoridad reguladora nacional en relación a la metodología, los parámetros y la base de activos para la retribución de las instalaciones de transporte de energía eléctrica.

Al respecto de la metodología a adoptar, se ha optado por mantener el modelo actual del Real Decreto 1047/2013, en lo sustancial, modelo que es ampliamente homologable con los empleados en la gran mayoría de países de nuestro entorno y que ha dado resultados que conducen por la senda correcta. No obstante, tanto las nuevas necesidades futuras como la experiencia acumulada en estos cuatro años llevan a la necesidad de modificar el modelo incluyendo mejoras que permitan:

- a) Incluir un reparto equitativo de las mejoras de eficiencia entre empresas transportistas y consumidores.
- b) Cumplir con el reto de adecuar las redes con las nuevas inversiones necesarias para la descarbonización del sistema.
- c) Mejorar los incentivos para el alargamiento de vida útil de las instalaciones y para la implementación de sistemas novedosos de gestión de la red.
- d) Reformular el incentivo de disponibilidad.

Por último, cabe también reseñar la modificación introducida en la tasa de retribución financiera, que pasa a ser la calculada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En definitiva, esta propuesta de circular, recogida en el Plan de Actuación de la CNMC previsto en el artículo 39 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, se adecúa a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, dado que responde a los principios de necesidad y eficiencia. Esta circular es el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de los objetivos que persigue, adecuándose a los principios de política energética publicados por el Ministerio.

4 NORMATIVA A LA QUE AFECTA

La propuesta de circular viene a regular, sobre la base de las competencias concedidas por el Real Decreto-ley 1/2019 a la CNMC, el establecimiento de la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte, afectando al Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, en lo que se refiere al régimen de retribución, en particular, a los artículos de los capítulos del I al VIII, excepto los artículos 11, 13 y 14, ubicados en el capítulo IV, así como a cualquier disposición normativa en tanto se oponga a lo contenido en esta circular que se haya dictado por la CNMC en aplicación de sus funciones.

5 DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

En fecha 14 de febrero de 2019, la CNMC informó al Ministerio para la Transición Ecológica de las fechas previstas para la tramitación de las circulares a desarrollar por la CNMC en 2019, en cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto-ley 1/2019. En lo que se refiere a la propuesta de circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, la CNMC indicó lo siguiente:

Circular de desarrollo normativo	Descripción	Fecha prevista de inicio de tramitación (audiencia)	Fecha prevista de adopción
Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.	Metodología para determinar la retribución de los activos de transporte de una forma transparente, estable y predecible que contribuya a aportar estabilidad regulatoria, que contemple la eficiencia tanto en la construcción de las instalaciones de transporte como en la operación y mantenimiento de las mismas, con criterios homogéneos en todo el Estado y al mínimo coste para el sistema. Asimismo, se determinarán criterios que permitan controlar el volumen de inversión en aras a permitir la sostenibilidad del sistema eléctrico. En dicha metodología retributiva se considerarán los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada.	30/06/2019	01/10/2019

Tabla 1: Extracto de la previsión de circulares de desarrollo normativo de la CNMC para 2019 en aplicación del RDL 1/2019 comunicada por la CNMC al Ministerio.

En fecha 20 de febrero de 2019, la CNMC procedió a realizar comunicación previa pública del calendario de circulares de carácter normativo, entre las que se encontraba la previsión de esta circular, con indicación de su necesidad, contenido y objetivos, incorporándose al expediente las observaciones realizadas por distintos agentes, tras la citada comunicación.

Posteriormente, en fecha 5 de abril de 2019, el Ministerio aprobó la Orden TEC/406/2019, por la que se establecen orientaciones de política energética a la CNMC. Esta Orden, en su apartado sexto, sobre la circular de metodología de retribución del transporte de electricidad, señala:

“1. Para asegurar la sostenibilidad del sistema eléctrico y la seguridad de suministro, la nueva metodología debería procurar que los cambios en

las metodologías que, en su caso se introduzcan, vengán acompañados de mecanismos de absorción gradual de los mismos.

- 2. Con el objetivo de hacer posible la penetración de las energías renovables en el sistema eléctrico y poder así cumplir los objetivos en materia de energía y clima, la metodología debería retribuir de manera adecuada las nuevas necesidades de inversiones que se derivarán de la Planificación 2021-2026, tanto en cuanto al volumen como en cuanto a su naturaleza (activos para la gestión inteligente de la red basados en tecnologías de la información y las comunicaciones, con menores periodos de retorno y mayor incertidumbre), repartiendo adecuadamente los riesgos entre el titular de la red, los usuarios y los consumidores, al objeto de garantizar un suministro al mínimo coste.*
- 3. La metodología de retribución debería incorporar un principio de prudencia financiera requerida a los titulares de activos de red.*
- 4. La metodología de retribución debería incentivar la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil retributiva, al objeto de contribuir a una gestión óptima de los recursos nacionales y bajo el principio de optimizar el retorno para los consumidores y mantener los activos ya construidos y amortizados en condiciones adecuadas de operación, evitándose su sustitución con un coste de reposición más elevado.”*

Con fecha 5 de julio de 2019, y de acuerdo con lo dispuesto en la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, la “Propuesta de Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica” y su memoria se enviaron al Consejo Consultivo de Electricidad, a fin de que sus miembros pudieran presentar las alegaciones y observaciones que estimasen oportunas hasta el 9 de agosto de 2019. Adicionalmente, en la misma fecha, se abrió el trámite de consulta pública mediante la publicación de la misma en la página web de la CNMC, e indicándose expresamente que todos los comentarios recibidos se considerarían públicos salvo que expresamente se indicase lo contrario.

Asimismo, se acordó remitir al Ministerio para la Transición Ecológica la propuesta de circular y su memoria justificativa, de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria primera, apartado 3, del Real Decreto-ley 1/2019.

Una vez concluido el plazo, se han recibido comentarios de los siguientes agentes: **[CONFIDENCIAL]**

Como valoración general de la consulta pública, se destaca que la mayoría de los agentes han valorado positivamente la realización de la misma.

En el apartado siguiente, se resumen las principales aportaciones y alegaciones recibidas en el trámite de audiencia y consulta pública, y se realiza una valoración de las mismas.

Ha de indicarse, finalmente, en lo que respecta a la tramitación, que, con fecha 9 de octubre de 2019, se reunió la Comisión de Cooperación prevista en el Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, entre el Ministerio para la Transición Ecológica y la CNMC, procediéndose, en consecuencia, a redactar el texto del proyecto de circular conforme a las conclusiones alcanzadas en dicha Comisión de Cooperación.

6 VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES

Se han recibido alegaciones sobre las siguientes materias.

- En lo que se refiere a los planes de inversión, se propone la supresión de los artículos 11 a 13 de la propuesta de la circular ya que, según se indica, supone una extralimitación competencial por parte de la CNMC.
- En lo que se refiere al límite de inversión anual, en alguna alegación se ha propuesto mantener el cálculo del límite asociado a la evolución del PIB, por las siguientes razones:
 - La propuesta de circular introduce una alta incertidumbre al basarse su revisión en elementos que dependen de comportamientos pasados (evolución de penetración de renovables y demanda) y no tanto de la previsión futura.
 - La incorporación de variables discrecionales, como el factor de escala, introduce elementos de incertidumbre e inseguridad regulatoria que no permiten prever la evolución del límite de inversiones en periodos parejos a los que requiere la Planificación de la Red de Transporte.
 - La fórmula planteada en la propuesta de circular para el cálculo del límite de inversión en red de transporte no permite afrontar con garantías los retos de la transición energética expresados en el PNIEC

En relación con todas estas cuestiones, ha de decirse que el texto de la propuesta de circular ha procedido a modificarse conforme al resultado de la reunión de la Comisión de Cooperación, celebrada el 9 de octubre de 2019, prevista en el Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero.

Finalmente, en cuanto a la evaluación de la ejecución de los planes de inversión, ha de indicarse que –para las empresas distribuidoras titulares de instalaciones de transporte- no se ha contemplado una supervisión de carácter trienal (como en la distribución), sino anual, dada la especificidad contemplada en la normativa europea acerca de la supervisión de los planes de inversión del transporte, debiendo la CNMC, en su papel de Autoridad Regulatoria Nacional, remitir los resultados de la supervisión de los planes de

inversión en el informe anual a la Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía y a la Comisión Europea¹.

- En lo que se refiere al reconocimiento del valor de inversión para los activos puestos en servicio desde el 1 de enero de 2018 se alega lo siguiente:
 - Respecto al límite superior de la inversión, se indica que la nueva medida consistente en limitar el valor de la inversión reconocido en caso de que el valor real de inversión sea superior al valor unitario, imposibilita que se obtenga la rentabilidad “adecuada” que establece la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, limitando el valor de inversión reconocido al valor unitario de referencia incrementado en un 12,5%. A este respecto, conviene señalar que el límite se aplica sólo para aquellos casos con un valor de inversión auditado superior al valor de inversión calculado a valores unitarios de referencia dividido por 0,85. Por otro lado, teniendo en cuenta que el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, contempla este límite aplicable al volumen máximo de inversión en las instalaciones de carácter singular, las cuales por sus características presentan una mayor dificultad para acotar su inversión, resulta aún más coherente hacerlo para las instalaciones que tienen unos valores de referencia determinados y que son las instalaciones que con más frecuencia se llevan a cabo.
 - En relación a las subvenciones de la UE, se alega que la propuesta de circular limita a cinco millones de euros (por proyecto) la cantidad a retener por el transportista, lo cual reduce la rentabilidad de las inversiones y desincentiva al transportista a dedicar esfuerzos y recursos para conseguir las citadas subvenciones.

Se ha aceptado esta alegación, de tal forma que se descuente un 90% del total de la subvención con un límite máximo de 10 millones de euros, en caso de que sean subvenciones de origen europeo, lo que se considera suficiente para retribuir los mayores esfuerzos y recursos.

- Respecto al empleo del criterio n+2 a la hora de reconocer las instalaciones, se advierte de que se ha consolidado un mecanismo que se implantó en un momento de situación de extrema dificultad financiera y que supone un “déficit de tarifa encubierto”, que debe asumir y financiar el transportista y que no es aplicado por los diferentes reguladores a los transportistas de los países de nuestro entorno.

En relación a esta alegación, es importante señalar que, en su momento y con objeto de garantizar la bondad de la información declarada por las

¹ Art. 37,1,g) de la Directiva 2009/72/CE : « La autoridad reguladora tendrá las siguientes obligaciones: controlar los planes de inversión de los gestores de red de transporte, y presentar en su informe anual una evaluación del plan de inversiones de los gestores de red de transporte en lo que se refiere a su adecuación al plan de desarrollo de la red de ámbito comunitario, mencionado en el artículo 8, apartado 3, letra b), del Reglamento (CE) nº 714/2009; dicha evaluación podrá incluir recomendaciones para modificar esos planes de inversión »

empresas transportistas, fue necesario instrumentar un procedimiento basado en el reconocimiento de las inversiones con autorización de explotación en el año n-2, dado que para el ejercicio n, se conoce con carácter cierto la fecha de autorización de explotación de las instalaciones del n-2 y con carácter no muy aproximado la de las instalaciones del año n-1.

- Respecto a las nuevas tipologías de activos, se indica que la propuesta de circular no reconoce de forma explícita ningún factor incentivador ligado a la incorporación de nuevas tecnologías e innovación en la actividad de mantenimiento.

A este respecto, cabe señalar que dichas instalaciones serán catalogadas como nuevas inversiones con tipologías concretas en la circular de costes unitarios de operación y mantenimiento que está en desarrollo, pese a no disponer de un valor unitario de referencia, al tratarse de instalaciones novedosas. Dichas instalaciones se retribuirán a valor auditado, a una tasa de retribución financiera TRF_p a aplicar en el periodo regulatorio p

- Por último, se manifiesta que es necesario definir un tratamiento retributivo específico y un periodo razonable de recuperación para las instalaciones que habiendo estado contempladas en alguna de las Planificaciones Energéticas de Transporte Eléctrico hayan sido excluidas por una Planificación posterior, siempre y cuando hayan incurrido en algún coste en el desarrollo de las mismas.

A este respecto, es preciso señalar que, tal y como se establece en la propuesta de circular, para que dichas instalaciones sean consideradas a efectos retributivos, deberían disponer de la correspondiente acta de autorización de explotación.

- Se solicita que las inversiones en despachos de maniobra y telecontrol de la red de transporte se incluyan como instalaciones singulares, tal y como se establece en la legislación vigente y al carecer de un valor unitario de referencia. A este respecto, se señala que las inversiones asociadas a la modernización, digitalización y ciberseguridad, deberían tener consideración de despachos de maniobra y telecontrol de la red de transporte, y, por tanto, ser consideradas como instalaciones singulares.

Se ha aceptado parcialmente esta alegación, incluyendo los despachos en el artículo 9.2 de la propuesta de circular, referente a la consideración de inversiones singulares. Las inversiones asociadas a la modernización y digitalización serán catalogadas como nuevas inversiones con tipologías concretas en la circular de costes unitarios de operación y mantenimiento que están en desarrollo.

- Con respecto a la consideración de proyectos pilotos como inversiones singulares, se solicita que no se exija un estudio técnico y económico adicional a las inversiones en dichos proyectos que ya estén incluidas en la planificación, que se considere la posibilidad de acometer dichos proyectos

sin necesidad de estar contemplados en la planificación, previa solicitud y aprobación de la CNMC y por último, que sea la aprobación del mismo la que la que esté supeditada al mantenimiento de la estabilidad financiera del sistema eléctrico, en lugar de la retribución.

Se ha aceptado el último punto de esta alegación, de tal forma que es la aprobación de las citadas inversiones la que estará supeditada al mantenimiento de la estabilidad financiera del sistema eléctrico.

- En lo que se refiere a la retribución por operación y mantenimiento de una instalación singular, se indica que el coeficiente β introduce una señal de incertidumbre regulatoria.

A este respecto, es importante señalar que la introducción de dicho coeficiente se justifica por el hecho de que, dadas las especiales características de estas instalaciones, que hacen complicado estimar sus costes reales de explotación, en algunos casos la estimación de la retribución de operación y mantenimiento presentada en la solicitud de singularidad difiere de manera significativa de los costes realmente incurridos por las empresas transportistas, lo que ocasiona un coste adicional e innecesario al sistema. En todo caso, el valor de este coeficiente tomará el valor 1 durante el primer año de retribución y podrá ajustarse a partir del segundo año en base a la información aportada por la empresa transportista, que deberá reflejar los costes reales de operación y mantenimiento incurridos en dicha instalación.

- En relación a la retribución por operación y mantenimiento de una instalación no singular, se hacen las siguientes alegaciones:
 - Se solicita que se prorroguen los valores actuales de operación y mantenimiento para el nuevo periodo regulatorio, ya que la revisión propuesta se ha realizado en base al análisis de los costes incurridos en sólo dos años del periodo regulatorio anterior, lo cual resulta insuficiente, ya que los costes de una instalación deben reflejar los costes necesarios para mantener en perfecto estado dicha instalación durante toda su vida útil, y estos no son los mismos en los primeros años de la vida útil que en los años posteriores.

A este respecto, se considera que los costes analizados para el establecimiento de los nuevos valores unitarios reflejan los costes de operación y mantenimiento reales asociados al conjunto de instalaciones de transporte situadas en el territorio peninsular e islas, por lo cual el componente cíclico asociado al mantenimiento individual de cada instalación quedaría absorbido por el total de los costes.

- Con respecto al parámetro α de reparto del margen, se solicita establecer un reparto simétrico de las eficiencias entre el transportista y los consumidores que se implementaría gradualmente en el próximo periodo regulatorio.

En relación a esta alegación, es importante señalar que la eficiencia que se produjo en el anterior periodo regulatorio no fue compartida con los

consumidores, sino que fue íntegramente apropiada por las empresas transportistas. A este respecto, el mecanismo que se propone en la nueva metodología está basado en que la eficiencia obtenida se comparta con el consumidor, no en su totalidad sino en un 50%, lo que permitirá realizar una transición ordenada a las empresas transportistas en la forma en la que realizan la operación y mantenimiento de las instalaciones de transporte.

- En relación a la extensión de la vida útil, se indica que la propuesta de circular no incentiva ni aclara adecuadamente los criterios de extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil, ni cumplen con lo establecido en la Orden TEC/406/2019 de 5 de abril por la que se establecen las orientaciones de política energética a la CNMC. Adicionalmente, se formulan las siguientes alegaciones:

- Se solicita que para las instalaciones puestas en servicio antes del 1 de enero de 1998, una vez finalizada su vida útil retributiva, la retribución devengada por dicho conjunto de instalaciones en concepto de retribución por inversión sea reducida gradualmente en el plazo de cuatro años, contados a partir del año siguiente al último año de vida útil retributiva.

A este respecto, cabe señalar que los mecanismos de gradualidad a los que hace referencia la citada Orden TEC/406/2019 están dirigidos a los cambios que se implementen como consecuencia de una nueva metodología de retribución de transporte. El hecho de que dichas instalaciones dejen de percibir retribución por inversión al finalizar su vida útil retributiva ya estaba contemplado en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, si bien en virtud de la disposición transitoria primera del Real Decreto 1073/2015, de 27 de noviembre, el valor de la vida residual de las instalaciones que hubieran obtenido autorización de explotación antes de 1998, podría incrementarse si se acreditan las actuaciones de renovación y mejora llevadas a cabo en las mismas durante el periodo transcurrido desde el 1 de enero del año 2015 hasta el 31 de diciembre de 2018.

- En lo que se refiere al término de retribución de extensión de vida útil de una instalación de transporte (REVU), se propone la inclusión del mismo como un término independiente dentro de la metodología de retribución de transporte.

Se ha aceptado esta alegación, incluyéndose dicho término en la fórmula de retribución del artículo 5.2 de la circular

Asimismo, se solicita que para los cinco primeros años en que se haya superado dicha vida útil, el porcentaje establecido sea de un 30%, y que dicho porcentaje se vaya aumentando gradualmente.

Se ha aceptado esta alegación con el objetivo de incentivar la extensión del funcionamiento de las instalaciones más allá de su vida útil retributiva y así evitar que el sistema incurra en nuevos costes de inversión innecesarios.

Dicha medida permitirá a las empresas transportistas tener una retribución adecuada para mantener los activos ya construidos y amortizados en condiciones de operación, evitándose su sustitución con un coste de reposición más elevado, lo cual repercutirá en beneficio de las sostenibilidad económica y financiera del sistema.

- En relación a las inversiones en renovación y mejora, se considera que se están introduciendo nuevos requisitos para la autorización de instalaciones, que son adicionales a la aprobación del documento de planificación, dando lugar a un mecanismo confuso y poco ágil que introduce inseguridad jurídica.

Esta alegación se ha aceptado, de tal forma que se suprime el requisito de aportar un análisis económico, que justifique el ahorro para el sistema y la retribución anual, para que dichas inversiones sean incluidas en el régimen retributivo. Dicho análisis solo deberá ser aportado de cara a que la CNMC realice un seguimiento de dichas inversiones.

En relación a esta temática es preciso también destacar que, con fecha 20 de noviembre de 2019, la Dirección General de Política Energética y Minas ha dictado resolución por la que se le aprueba al transportista único el incremento de vida residual de las instalaciones que han obtenido autorización de explotación antes de 1998, por actuaciones en renovación y mejora realizadas en el periodo 2015-2018. Dicha resolución incrementa la vida residual de las citadas instalaciones en un año.

- En relación al incentivo de disponibilidad, se indica que la propuesta de circular mantiene la misma base metodológica del incentivo de disponibilidad contemplado en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, pero introduce cambios que dan lugar a una importante reducción del valor económico del incentivo (la disponibilidad objetivo pasa de 98,5% a 99% y se elimina la minoración de 0,5 de la disponibilidad media de los tres años precedentes), por lo que se solicita lo siguiente:
 - Que se calcule en base a parámetros de referencia basados en datos históricos, fijando valores objetivos, valores de referencia y bandas de fluctuación acordes con la evolución razonable.
 - Que se elimine del cálculo del incentivo la indisponibilidad generada por el volumen de inversión por renovación y nueva construcción previsto para el ejercicio.
 - Que se busque un equilibrio razonable y simétrico entre los incentivos y las penalizaciones.
 - Que se elimine del cálculo del incentivo la indisponibilidad generada por las grandes averías debidamente justificadas.
 - Que se incentive exclusivamente la mejora de la disponibilidad respecto a valores históricos corrigiendo lo establecido en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, que siempre incentivaba valores de disponibilidad por

encima del valor inferior de la banda, aunque el valor del indicador hubiese estado por debajo del valor de referencia fijado por la media de los tres últimos años.

Se ha aceptado parcialmente esta alegación, de tal forma que la disponibilidad objetivo no se modificará con respecto al anterior periodo regulatorio, manteniéndose el valor de 98,5%, para lo cual se ha modificado el apartado 2 de la disposición adicional segunda de la propuesta de circular.

- En relación al ajuste retributivo por empleo de activos regulados, se indica que la propuesta parte de una premisa errónea, ya que el sistema eléctrico no financia ningún activo, sólo retribuye el servicio que prestan los activos de transporte a través de su coste de capital, su depreciación y su operación y mantenimiento.

Asimismo, se manifiesta que la medida propuesta no se encuentra incluida dentro de ninguna de las competencias atribuidas a la CNMC, cuya función está limitada a “velar porque no haya subvenciones cruzadas entre las actividades de suministro, transporte y distribución”, sin poder intervenir en los ingresos ni los beneficios provenientes de actividades distintas al transporte de electricidad.

Por último, se alega que no se ha justificado el porcentaje mínimo que se ha fijado para la imputación de beneficios a efectos retributivos.

Al respecto de estas consideraciones, ha de indicarse que la propuesta de circular se atiene al ámbito material propio de la regulación de la retribución del transporte, al prever cuál ha de ser la retribución que obtengan los transportistas, y al establecer que ésta ha de ser minorada en función de la retribución que se obtiene -en otros ámbitos ajenos al sistema eléctrico- por razón de unos activos cuyos costes son sufragados por el sistema eléctrico.

Se trata de un principio retributivo lógico, que informa la regulación en muchos aspectos, como sucede en el ámbito de la distribución con las contraprestaciones económicas obtenidas fuera del sistema eléctrico por los terrenos que son objeto de retribución por el sistema, o como sucede en el propio ámbito de la retribución del transporte -y en el de la distribución, también- con las subvenciones o ayudas públicas que se perciben por las instalaciones de transporte (cuestión esta última en que la minoración de la retribución -en función de la ayuda percibida- estaba ya establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre). Es decir, los costes de las empresas transportistas se reconocen, salvo que las empresas transportistas obtengan la compensación de esos costes por otra vía diferente.

No obstante lo señalado, se ha procedido a una mejora de la redacción de los preceptos de la propuesta de circular de que se trata, a fin de evitar confusiones. Asimismo, se ha introducido la previsión de aprobación de una metodología de ajuste retributivo.

- En lo que se refiere a la incorporación de la retribución de tasas locales de aprovechamiento y de ocupación del dominio público, se solicita la inclusión de un concepto retributivo independiente, que recoja dichas tasas y que no esté incluido dentro de los valores unitarios de operación y mantenimiento, debido a que el importe de dichas tasas va variando en función tanto de la aprobación de las correspondientes ordenanzas por parte de los ayuntamientos como del número de instalaciones que progresivamente se van implantando en el territorio.

Asimismo, se solicita que la propuesta de circular incluya también un procedimiento de recuperación de los impuestos autonómicos que no están incluidos en la retribución de la actividad de transporte, dado que la empresa transportista incurre en dichos costes por imperativo legal y deben ser recuperados por las mismas.

Sin embargo, frente a estas alegaciones, hay que indicar que, al respecto de los tributos autonómicos (y, en su caso, los tributos locales no contemplados en la normativa básica estatal de haciendas locales), se cuenta con una previsión legal (artículo 16.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre) que dispone que los sobrecostes provocados por esos tributos sean sufragados por un posible suplemento territorial conforme a lo que se determine mediante Orden del Ministerio de Presidencia, Relaciones con el Cortes e Igualdad, según ha confirmado el propio Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero (que ha dado la última redacción a la mencionada previsión legal).

En este sentido, la presente circular se atiene al respecto de esta cuestión a lo que ya establecía la metodología anterior: *“Para el cálculo de los valores de inversión reales, se descontarán aquellos impuestos indirectos en los que la normativa fiscal vigente prevea su exención o devolución y aquellos tributos a los que se hace referencia en el artículo 16.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.”* (Artículo 10.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre)

- Respecto a la confidencialidad de la información, se solicita que para toda la información que se remita a la CNMC, en cumplimiento de lo establecido en la circular, se establezcan las mismas normas de confidencialidad contempladas en la 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.

Ahora bien, al respecto de la confidencialidad debe tenerse en cuenta que el régimen de actuación de la CNMC viene ya establecido en el artículo 28 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, que vincula la confidencialidad de la información aportada a la CNMC a la existencia de materias protegidas por el secreto comercial, industrial o estadístico. Es por ello que no resultaría necesario introducir un precepto en la circular en relación con esta materia.

- En cuanto a la obligación de información, se solicita que se aproveche el cambio regulatorio para simplificar el envío de la misma. A este respecto, se indica que con la información recogida por la CNMC de la Circular 1/2015 se deberían eliminar todos los envíos de información adicional.

Con respecto a esta alegación, se ha de indicar que, al respecto de la información a remitir, serán esas circulares futuras relativas a la información regulatoria de costes (a las que se refiere el artículo 16.2 de la propuesta de circular) las que habrán de proceder a regular la información a enviar a la CNMC conforme a la nueva metodología retributiva, considerando el objetivo de evitar en lo posible cargas administrativas a las empresas.

- Finalmente, se propone la supresión del artículo 17 referido a inspecciones, ya que se considera innecesario que la propuesta de circular recuerde las potestades de inspección de la CNMC, ya reguladas en la Ley 3/2013, de 4 de junio.

Esta alegación no se ha acogido, pues, a pesar de que es claro el fundamento legal de la competencia inspectora de la CNMC, se considera oportuno contemplar en la presente circular el ejercicio específico de esta potestad inspectora al respecto de las cuestiones relativas al cálculo de la retribución de la actividad de transporte.

7 CONFORMIDAD CON EL DICTAMEN DEL CONSEJO DE ESTADO

En su dictamen de 28 de noviembre de 2019, el Consejo de Estado considera que la CNMC cuenta con habilitación legal para dictar la circular sometida a consulta, y considera, asimismo, que la circular es conforme con la normativa aplicable y se atiene a las observaciones contenidas en el informe de la Secretaría de Estado de Energía una vez celebrada la Comisión de Cooperación entre el Ministerio para la Transición Ecológica y la CNMC.

Sin perjuicio de lo anterior, el Consejo de Estado realiza unas observaciones particulares.

De estas observaciones, el Consejo de Estado da valor esencial a la que se refiere a la disposición derogatoria (cuyo alcance se ha de circunscribir a las disposiciones previas de la CNMC sobre la materia). Al respecto de esta observación, se ha suprimido la disposición derogatoria (dado que no hay circulares previas de la CNMC sobre la metodología de retribución del transporte), a fin de adaptar el texto de la circular a lo indicado en el dictamen. En su dictamen, el Consejo de Estado aclara, a este respecto, que, *“cuando la Ley 3/2013 atribuye a la CNMC la aprobación de las normas que regulen determinados aspectos (fundamentalmente, metodologías), que hasta entonces estaban recogidas en normas reglamentarias, la aprobación de aquellas circulares ha de tener como consecuencia que sean ellas las que, a partir de dicho momento, pasan a ser de aplicación, deviniendo inaplicables las normas que, hasta entonces, regulaban la materia (por más que se trate de normas reglamentarias)”*, precisando, en este sentido, que *“Dicho efecto -su inaplicación, pues no la derogación- deriva directamente de la Ley 3/2013, siendo el efectivo ejercicio de dicha potestad reglamentaria por parte de la CNMC la condición para que se produzca tal inaplicación”*.

Asimismo, se ha modificado la circular y la memoria de la misma de acuerdo con el resto de las observaciones particulares –no esenciales- realizadas por el Consejo de Estado:

- Se ha incluido en el preámbulo una justificación de las principales medidas regulatorias establecidas por medio de la presente circular, que han sido adoptadas en cumplimiento de los principios de buena regulación mencionados en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Se ha introducido un apartado 3 en el artículo 5 a fin de vincular la retribución anual obtenida conforme a este precepto con la penalización relativa a la prudencia financiera prevista en el artículo 19. Se ha aprovechado además para hacer la vinculación también con el ajuste retributivo previsto en el artículo 18.
- Se ha dado mayor concreción a los criterios a seguir para determinar el ajuste retributivo contemplado en el artículo 18.
- La disposición adicional quinta se ha pasado a calificar como transitoria.
- Se ha ampliado en el contenido de esta memoria la justificación de ciertas previsiones: la periodicidad anual de la supervisión de los planes de inversión de los diferentes transportistas (apartado 6 de la memoria), la justificación del término de retribución por extensión de la vida útil conforme a los principios de sostenibilidad y eficiencia (apartado 6), y la fundamentación del requisito de prudencia financiera en los principios retributivos del artículo 14.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (apartado 8.3.7). Asimismo, se ha procedido a recoger en la memoria una indicación específica del impacto económico de la finalización de la vida útil de las instalaciones del transportista único (apartado 9.1.5).

8 CONTENIDO Y ANÁLISIS TÉCNICO

8.1 Descripción de la metodología actual de cálculo de la retribución de la actividad de transporte establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre.

A continuación, se describe brevemente la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte actualmente vigente, establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, al objeto de poner de manifiesto más adelante las principales modificaciones introducidas mediante la nueva metodología.

El Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, aplica los siguientes principios retributivos establecidos en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico:

- a) El devengo y el cobro de la retribución generado por instalaciones de transporte puestas en servicio el año n se iniciará desde el 1 de enero del año n+2.
- b) La retribución en concepto de inversión se hará para aquellos activos en servicio no amortizados tomando como base para su retribución financiera el valor neto de los mismos.
- c) Al efecto de permitir una retribución adecuada a la de una actividad de bajo riesgo, la tasa de retribución financiera del activo con derecho a retribución a cargo del sistema eléctrico estará referenciado al rendimiento de las Obligaciones del Estado a diez años en el mercado secundario incrementado con un diferencial adecuado.
- d) La metodología de retribución de la actividad de transporte deberá contemplar incentivos económicos, que podrán tener signo positivo o negativo, para la mejora de la disponibilidad de las instalaciones.
- e) Las metodologías retributivas que se establezcan con cargo a los ingresos del sistema eléctrico tendrán únicamente en consideración los costes derivados de aplicación de dichos criterios.

Recogiendo todos los principios señalados, el citado Real Decreto estableció una formulación para retribuir los activos de transporte con el siguiente esquema:

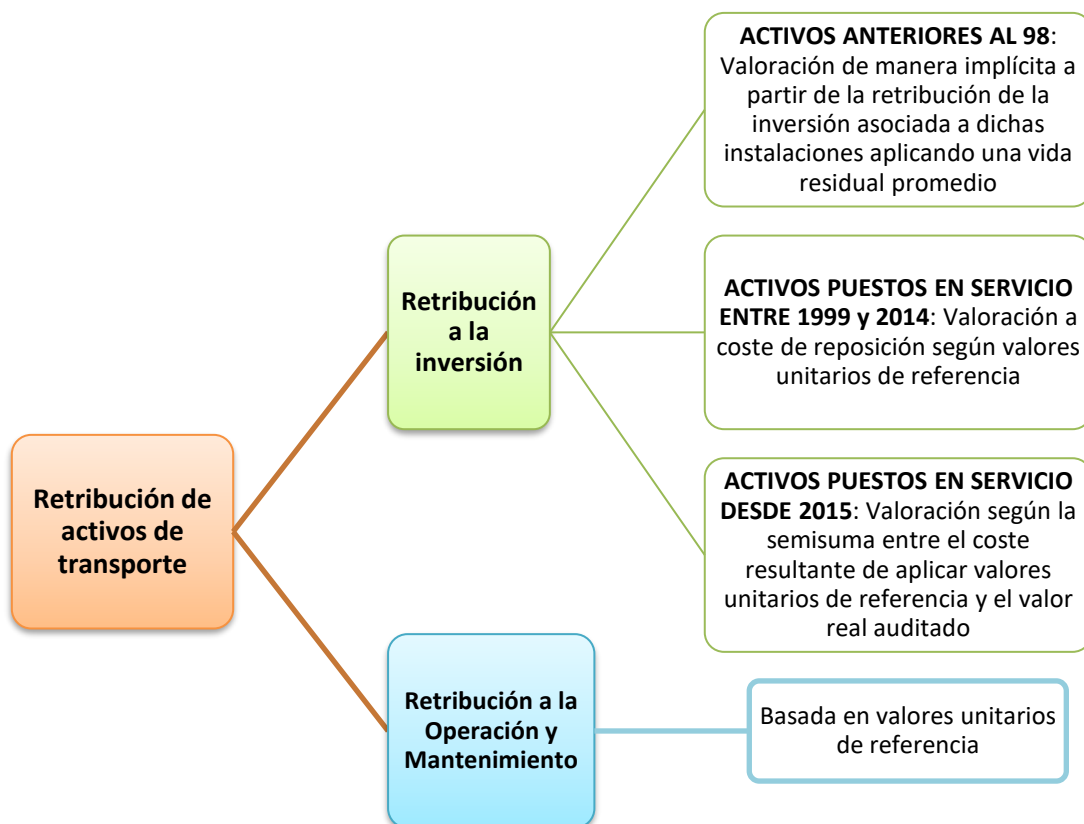


Figura 1: Metodología retributiva establecida en el Real Decreto 1047/2013

En relación con el incentivo a la disponibilidad de las instalaciones de las empresas transportistas establecido en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, está asociado al grado de disponibilidad ofrecido por sus instalaciones de transporte el año n-2 y limitado entre el -3,5% y el +2,5% de la retribución por O&M del año n.

En este sentido, se entiende por índice de indisponibilidad anual de una instalación j el año n-2 a la siguiente relación:

$$II_j^{n-2} = \frac{t_j}{T_j} \cdot 100$$

Tiempo de indisponibilidad
 Número de horas del periodo en que es analizada la disponibilidad (por defecto, un año)

Dicho índice se calcula por familia de instalaciones de manera ponderada según la potencia nominal de cada instalación.

Posteriormente, el índice ponderado de disponibilidad global de una empresa se calcula como:

Índice de disponibilidad anual de una instalación : $ID_j^{n-2} = 100 - II_j^{n-2}$

Índice de disponibilidad de una familia de instalaciones: $IDF_{n-2}^i = 100 - IIF_{n-2}^i$

Índice ponderado de disponibilidad global de una empresa:

$$D_{n-2}^i = \sum_{\forall F} IDF_{n-2}^i \cdot k_{F, n-2}$$

Peso de cada una de las familias en el cálculo de la disponibilidad total de la red de una empresa

Finalmente, el incentivo de disponibilidad que la empresa i percibirá en el año n se establece en función de un índice ponderado de disponibilidad global mínimo exigido a cada empresa para no ser penalizada, así como del valor del índice ponderado de disponibilidad establecido como objetivo para el periodo regulatorio que corresponda.

8.2 Aspectos generales de la circular

En este apartado se describen y explican las modificaciones introducidas en la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte, poniendo especial énfasis en la comparativa con la metodología actualmente vigente.

8.2.1 Introducción: líneas generales de la nueva metodología

La circular mantiene las bases de la metodología retributiva establecida en Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, introduciendo una serie de modificaciones que persiguen la optimización de los costes para el sistema,

fomentando el principio de reconocimiento de las inversiones y gastos incurridos por las empresas transportistas eficientes y bien gestionadas.

En este sentido, se destacan las siguientes modificaciones respecto a la metodología actualmente vigente, las cuales se desarrollan en detalle a lo largo de la presente memoria:

- El valor de las ayudas públicas procedentes de organismos de la Unión Europea que no se detrae se limita a 10 millones de euros.
- Se calcula la retribución en concepto de operación y mantenimiento por familia de instalaciones, en base a la clasificación establecida en el anexo de la circular.
- Se establece un factor de eficiencia a la operación y mantenimiento de las instalaciones con el objetivo de adaptar la retribución por operación y mantenimiento de las empresas transportistas a las revisiones de costes unitarios realizadas en base a los costes realmente incurridos por las mismas.
- Se modifica el término retributivo referido a los costes de extensión de vida útil de las instalaciones, con el objetivo de incentivar la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil retributiva.
- Se aclaran los criterios aplicables a las instalaciones singulares y su régimen retributivo, con el objeto de adaptar su retribución a los costes realmente incurridos por las empresas transportistas.
- Se modifica el incentivo a la mejora de la disponibilidad, con el objeto de incentivar una gestión más eficiente por parte de las empresas transportistas.

8.2.2 Estructura de la circular

La circular propuesta se estructura en siete capítulos, que abarcan los siguientes aspectos:

- Capítulo I: trata las disposiciones generales que describen el objeto de la circular, su ámbito de aplicación, los criterios generales de retribución de la actividad de transporte y los periodos regulatorios de aplicación.
- Capítulo II: describe el detalle de la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte.
- Capítulo III: establece los criterios relativos a los planes de inversión de las empresas transportistas a efectos de la retribución de las actividades reguladas.
- Capítulo IV: regula determinadas situaciones especiales que requieren un tratamiento específico.
- Capítulo V: recoge la metodología de cálculo del incentivo a la mejora de la disponibilidad.

- Capítulo VI: establece las obligaciones de información de las empresas transportistas necesarias para el cálculo retributivo.
- Capítulo VII: establece un ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades, así como un principio de prudencia financiera requerida a los titulares de los activos de la red de transporte.

Para terminar, la circular incluye cuatro disposiciones adicionales. De ellas destacan aquéllas que pretenden regular y facilitar el procedimiento de implementación de la misma durante el primer periodo regulatorio de aplicación, así como las particularidades de este período; asimismo destaca la relativa a la introducción de un principio de prudencia financiera. Se incluye, asimismo, una disposición transitoria, relativa a la cuantificación del ajuste retributivo derivado del empleo de los activos en actividades diferentes al transporte.

8.2.3 Objeto y ámbito de aplicación

El objeto de la circular propuesta es establecer la metodología para determinar la cuantía a retribuir a las empresas que desarrollan la actividad de transporte de energía eléctrica con el fin de garantizar la adecuada prestación del servicio, con criterios homogéneos en todo el Estado y al menor coste posible para el sistema.

8.2.4 Periodos regulatorios de aplicación

Los periodos regulatorios tendrán una duración de 6 años. El primer periodo regulatorio de aplicación de la metodología de retribución recogida en la presente circular comenzará el 1 de enero de 2020.

8.3 Principales novedades de la nueva metodología

8.3.1 Disposiciones relativas al cálculo de la retribución por inversión de instalaciones no singulares

En la metodología establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, el valor de inversión retribuable de las nuevas instalaciones se calculaba, instalación a instalación, mediante la semisuma entre el valor real de inversión declarado por las empresas transportistas y el valor resultante de aplicar los valores unitarios de referencia establecidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre.

La metodología propuesta mantiene el criterio de cálculo establecido en el citado Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, si bien a aquellas inversiones con un valor de inversión muy superior al correspondiente de aplicar los valores unitarios de referencia, además de exigirles la aportación de una auditoría técnica que justifique que los costes incurridos son superiores a los valores unitarios de referencia por sus especiales características y/o problemáticas, se les limita el valor de la inversión con derecho a retribución a cargo del sistema. En estos casos, el valor de inversión retribuable se calculará a partir del valor

unitario de referencia correspondiente según la tipología de instalación, incrementado en un 12,5%.

8.3.2 Cálculo de la retribución por Operación y Mantenimiento

La metodología establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, para el cálculo de la retribución por operación y mantenimiento estaba basada en la aplicación de valores unitarios de referencia a las instalaciones en servicio en el año n-2.

En la circular propuesta, se propone una revisión de los citados valores unitarios de referencia para adaptarlos a los costes realmente incurridos por las empresas transportistas.

Adicionalmente, se introduce un factor (θ^i) que tiene el objetivo de adaptar la retribución por operación y mantenimiento de las empresas transportistas a la citada revisión de costes unitarios. Dicho factor se calculará el primer año de cada periodo regulatorio para cada una de las empresas. Se establece como un determinado porcentaje de la diferencia entre la retribución por operación y mantenimiento correspondiente al último año del periodo regulatorio anterior, calculada según los valores unitarios de referencia de dicho periodo regulatorio, y los valores de referencia propuestos para el nuevo periodo regulatorio. Con este factor se pretende repartir entre el sistema y la empresa i, para el período regulatorio siguiente, las ganancias en eficiencia que ha obtenido dicha empresa i en el período anterior.

De esta forma, la retribución en concepto de operación y mantenimiento a percibir por cada empresa transportista por el conjunto de instalaciones no singulares de su red de transporte el año n, se verá incrementada respecto a la calculada según los valores unitarios de referencia vigentes de acuerdo a la siguiente expresión:

$$ROM_n^i = \sum_{\forall Fdei} ROM_{n,ccuu}^{F,i} \cdot (1 + \theta^i)$$

En la figura 3 se ilustra la metodología de ajuste propuesta:

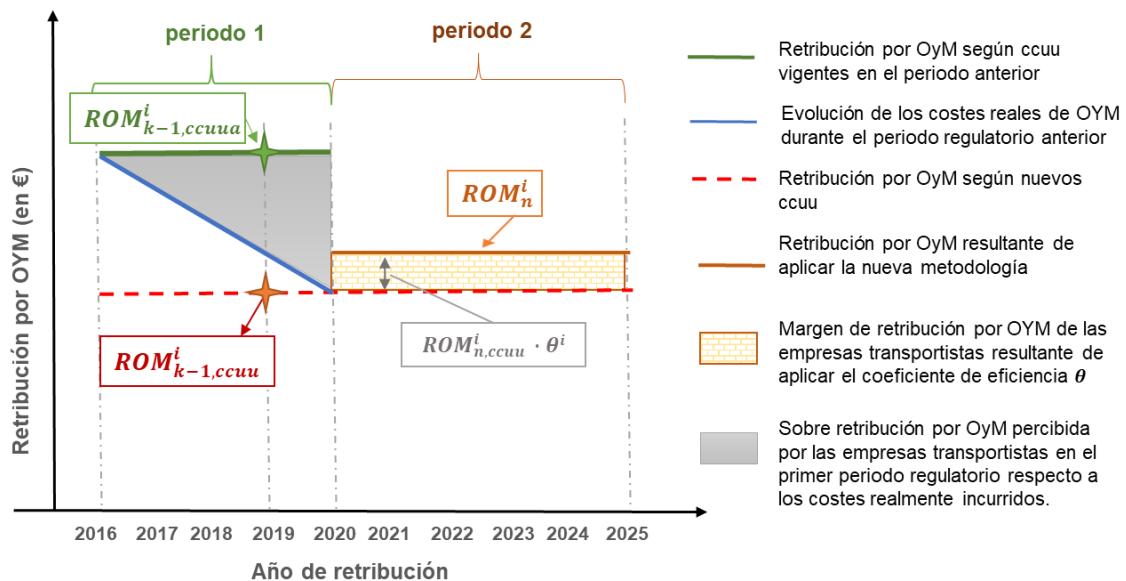


Figura 2: Metodología de cálculo de la retribución por Operación y Mantenimiento

Cabe señalar que, en la figura, por simplicidad, se ha considerado constante en cada periodo la retribución por operación y mantenimiento aplicando unos valores unitarios de referencia determinados, si bien esto no es realmente así, ya que dicha retribución se ve afectada por las nuevas instalaciones que entran en servicio, y, en su caso, las bajas que se produzcan en las instalaciones existentes. No obstante, a efectos prácticos, la influencia de la retribución por operación y mantenimiento de las nuevas instalaciones no es significativa sobre el conjunto de los activos en servicio.

Como se ha señalado, el factor de eficiencia (θ^i) se establece como un determinado porcentaje de la diferencia entre la retribución por operación y mantenimiento correspondiente al último año del periodo regulatorio anterior, calculada según los valores unitarios de referencia de dicho periodo regulatorio, y los valores de referencia propuestos para el nuevo periodo regulatorio, según la siguiente expresión:

$$\theta^i = \alpha \cdot \frac{(ROM_{k-1,ccuu}^i - ROM_{k-1,ccuu}^i)}{ROM_{k-1,ccuu}^i}$$

Para el primer periodo regulatorio, el porcentaje α tomará el valor de 0,5.

8.3.3 Cálculo de retribución de instalaciones singulares

Según se establecía en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, las inversiones singulares son aquellas cuyas características de diseño, configuración, condiciones operativas o técnicas constructivas no están recogidas en la orden que fija los valores unitarios de referencia.

De la experiencia derivada del cálculo retributivo de los últimos ejercicios se ha detectado que la redacción dada por el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, era imprecisa en algunos aspectos relacionados, tanto con la información aportada por las empresas transportistas en la solicitud de singularidad, como con la determinación del valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema.

Al objeto de aclarar dichas imprecisiones, se ha revisado la redacción relativa a la retribución de este tipo de instalaciones, tanto en lo relativo a la retribución por inversión como por operación y mantenimiento.

Adicionalmente, en el cálculo de la retribución por operación y mantenimiento de las instalaciones singulares, se ha introducido un coeficiente β que permitirá ajustar el valor de retribución por operación y mantenimiento a los costes reales de explotación una vez puesta en servicio la instalación singular en base a la información real sobre los costes de explotación incurridos aportada por la empresa transportista en sus declaraciones a la CNMC. La introducción de dicho coeficiente se justifica por el hecho de que, dadas las especiales características de estas instalaciones, que hacen complicado estimar sus costes reales de explotación, en algunos casos la estimación de la retribución de operación y mantenimiento presentada en la solicitud de singularidad difiere de manera significativa de los costes realmente incurridos por las empresas transportistas, lo que ocasiona un coste adicional e innecesario al sistema.

8.3.4 *Retribución por costes de extensión de vida útil de las instalaciones de la red de transporte*

Se han establecido dos posibles mecanismos que vienen a incentivar el alargamiento de la vida útil de las instalaciones. En todo caso, es preciso que las instalaciones susceptibles de alargamiento cumplan dos condiciones:

- Por un lado, individualmente deben haber alcanzado el fin de su vida útil.
- Por otro lado, las mismas deben seguir en operación.

De no cumplir cualesquiera de estas obligaciones no podrán acogerse a ningún mecanismo de alargamiento de vida útil.

El primer mecanismo, y más sencillo, consiste en acogerse a un aumento de la retribución por operación y mantenimiento. Dicha retribución se establece a través del parámetro REVU (Retribución por Extensión de Vida útil), una vez finalizada la vida útil regulatoria de la instalación, mediante la siguiente expresión:

$$REVU_n^j = \mu_n^j \times ROM_n^j$$

Donde,

ROM_n^j es la retribución por costes de operación y mantenimiento que le correspondería a la instalación j en el año n , según la aplicación

de los valores unitarios de referencia en vigor durante el periodo regulatorio p.

μ_n^j es el coeficiente de extensión de vida útil que tomará diferente valor en función de los años transcurridos (X) desde el final de la vida útil regulatoria de la instalación “j”, tal y como se detalla en la tabla siguiente:

Periodo (años x)	μ_n^i
5 primeros años	0,30
Años 6 a 10	$0,30 + 0,01 \cdot (X - 5)$
Años 11 a 15	$0,35 + 0,02 \cdot (X - 10)$
A partir del año 16	$0,45 + 0,03 \cdot (X - 15)$

Tabla 2: Coeficiente de extensión de vida útil de las instalaciones en función del número de años transcurridos desde la finalización de la misma²

El segundo mecanismo consiste en que, cuando una instalación concreta de transporte haya alcanzado el final de su vida útil regulatoria, si se realiza una serie de inversiones necesarias en renovación y mejora, que no se deban a actuaciones motivadas por una dejación de un adecuado mantenimiento, que se debiera haber realizado con anterioridad, dichas actuaciones podrán ser retribuidas como si de una nueva inversión se tratara, siempre y cuando las mismas, estuvieran recogidas previamente en la planificación de la red de transporte. A estos efectos, mediante circular, la CNMC determinará la información necesaria para calcular la retribución a la inversión de dichas actuaciones de renovación y mejora.

Desaparece en consecuencia el mecanismo establecido en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, para las instalaciones anteriores a 1998, conforme a la redacción dada por el Real Decreto 1073/2015, de 27 de noviembre, según el cual un incremento de inversión en renovación y mejora en unas instalaciones ampliaba la vida útil del conjunto. Con esta circular la cuantía a reconocer es individual y las inversiones en renovación y mejora para una instalación concreta.

8.3.5 Incentivo a la mejora de la disponibilidad

La metodología propuesta en la circular mantiene la formulación establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, si bien se modifica el valor de D^{\min} , definido como el índice ponderado de disponibilidad global mínimo exigido a la empresa i el año n-2, para no ser penalizada.

Si bien el citado Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, establecía que este valor debía calcularse a partir del valor medio del índice ponderado de disponibilidad global de la empresa i de los 3 años previos al n-2 menos 0.5, se

² El parámetro μ_n^j no podrá tomar un valor superior a 1.

considera más apropiado eliminar la minoración a este parámetro, de tal forma que la empresa transportista tenga un incentivo real a mejorar la disponibilidad de sus instalaciones. Con la formulación anterior un transportista que no mejoraba o, incluso, que empeoraba, podía obtener una retribución por este incentivo, lo que no parece apropiado.

En la figura siguiente se incluye la evolución del índice de indisponibilidad anual nacional en los últimos ejercicios, según la información estadística publicada por REE:

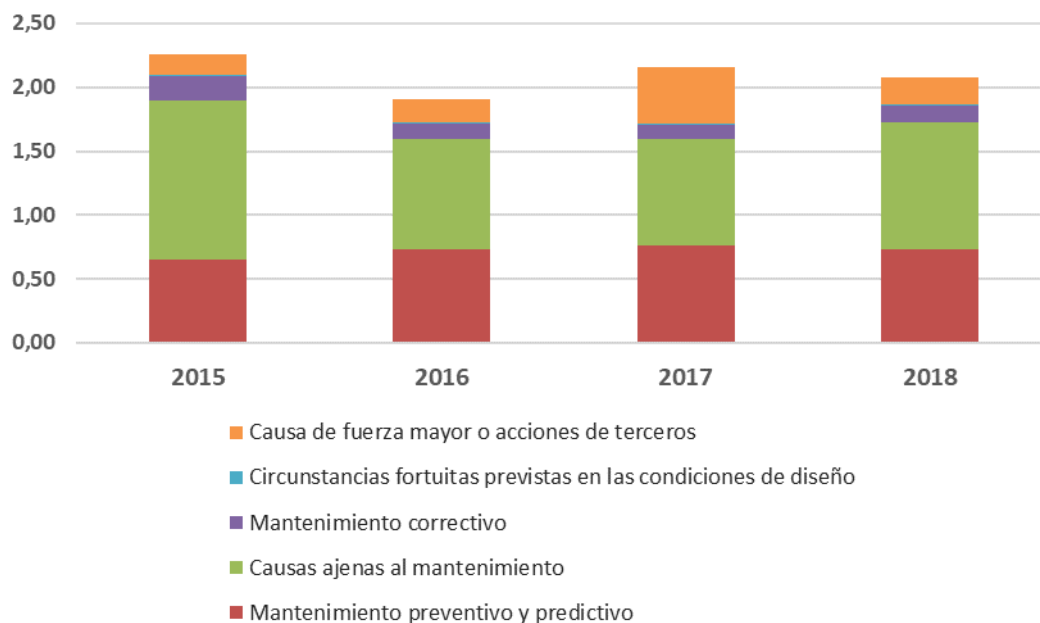


Figura 3: Evolución del índice de indisponibilidad anual nacional

Como se desprende del gráfico anterior, en los últimos años no se ha observado mejora alguna en la disponibilidad global de las instalaciones de la red de transporte, lo que justifica la necesidad de modificar el incentivo en el sentido propuesto.

8.3.6 Ajuste retributivo por empleo de activos y recursos regulados en otras actividades

Determinados activos y recursos con los que se presta la actividad regulada de transporte eléctrico pueden en la práctica emplearse en cierta proporción para la prestación de otros servicios distintos u actividades conexas.

Este hecho debe ser tenido en cuenta al establecer la retribución de la actividad de transporte, pues, si no, ello supondría que una actividad regulada y, por tanto, los consumidores, estaría soportando los costes directos e indirectos de la

realización de otro tipo de actividades por las que las empresas reguladas u otras de su grupo están obteniendo un ingreso.

En este sentido, el objeto de esta medida es prever que la retribución regulada pueda verse ajustada teniendo en cuenta la contribución que los activos y recursos afectos a la actividad de transporte prestan a las terceras actividades.

De acuerdo con el dictamen emitido por el Consejo de Estado, se ha procedido a dar mayor concreción a los criterios aplicables para llevar a cabo el ajuste retributivo.

Ante todo, se debe partir del principio de que en ningún caso la realización de actividades diferentes al transporte puede suponer un coste adicional para las actividades con una metodología retributiva regulada, principio claramente coherente con la previsión contenida en el artículo 14.1, párrafo segundo, de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre (“Los ingresos del sistema eléctrico serán destinados a pagar exclusivamente la retribución propia de las actividades destinadas al suministro eléctrico y el resto de costes del sistema”).

En cuanto a los criterios a tomar en consideración para determinar el ajuste retributivo a realizar, éstos, teniendo en cuenta lo que indica el Consejo de Estado, serán, desde un punto de vista lógico, los costes incurridos en el desarrollo de la actividad conexa que son soportados por las actividades reguladas y, en su caso, los costes evitados por desarrollarse al amparo de dichas actividades, considerando la proporción que suponen los costes anteriores sobre los costes totales de la actividad conexa y en qué medida el activo es empleado en las diferentes actividades. También será relevante, a los efectos de la valoración, los ingresos generados por la actividad conexa y el modelo retributivo para el desarrollo de esas actividades conexas.

Entre otros aspectos, se tendrán en cuenta las circunstancias que puedan concurrir al respecto de las cesiones de uso de los activos.

La consideración de los costes en que, de no mediar el empleo de estos activos regulados, se hubiera incurrido se estima razonable en estos supuestos en que las actividades diferentes se sirven de activos ya existentes, costeados al amparo del régimen regulado de retribución de la actividad de transporte de electricidad: Así, en el caso de la fibra óptica, podría argumentarse que es un activo cuyo coste marginal es muy pequeño, dado que su tendido aprovecha la infraestructura de la actividad de transporte (obra civil, apoyos, conductores); además, para operar la red de alta tensión, se utiliza una capacidad reducida de la fibra óptica que se instala, siendo posible la cesión a terceros de la capacidad excedentaria.

De no aplicarse el ajuste retributivo previsto, se estarían asignando todas las economías de alcance a la fibra óptica y no se estaría imputando coste alguno a estos activos a pesar de que su tendido requiere igualmente de dichas

infraestructuras (como así sucede para otros agentes que comercializan fibra óptica).

Asimismo, cabe destacar que la cesión a terceros de la fibra óptica excedentaria genera ingresos relevantes, dado que el precio no se basa en dicho coste marginal, sino en el precio de mercado que estén dispuestos a satisfacer los operadores de telecomunicaciones, quienes a su vez, valorarán otras alternativas disponibles, que puedan o no aprovechar otras infraestructuras ³.

Teniendo en cuenta que los consumidores eléctricos sufragan la infraestructura de la actividad de transporte (obra civil, apoyos, conductores) a través de la cual se realiza el tendido de la fibra óptica, así como la fibra óptica en sí, estos consumidores se han de beneficiar de estos ingresos, reduciendo así los costes que sufragan.

En esta línea, la Circular 1/2015, de 22 de julio, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad*, que define los tipos de ingresos localizables y sus reglas de localización, ya contempla que determinados tipos de ingresos se consideran como un menor coste de las actividades reguladas, previéndose expresamente como tipo de ingreso localizable el *CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa*.

De acuerdo con lo expuesto, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia determinará mediante resolución, adoptada previo trámite de audiencia, la metodología del ajuste retributivo a realizar. En tanto se establezca dicha metodología, se considerará el cincuenta por ciento de los ingresos anuales obtenidos en la realización de actividades diferentes al transporte de electricidad en las que se empleen directa o indirectamente activos y recursos afectos a la misma; en aras de la proporcionalidad este ajuste se regularizará, no obstante, si de resultados de la metodología aprobada resultase un porcentaje inferior de ingresos a considerar.

8.3.7 Principio de prudencia financiera requerida a los titulares de las instalaciones de transporte

Al objeto de incorporar esta orientación de política energética, se ha incluido un artículo en la propuesta de circular, que establece una penalización económica para los titulares de activos de red que se sitúen fuera de los rangos de valores recomendables de los ratios que se definen en la Comunicación 1/2019, de 23

³ Puede verse a este respecto la Memoria de la Circular de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica*

de octubre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de definición de ratios para valorar el nivel de endeudamiento y la capacidad económico-financiera de las empresas que realizan actividades reguladas, y de rangos de valores recomendables de los mismos.

Esta penalización responde a los criterios establecidos en el artículo 14.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, para el establecimiento de la retribución de la actividad de transporte.

De acuerdo con este precepto, la retribución debe establecerse con criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios que incentiven la mejora de la eficacia de la gestión, la eficiencia económica y técnica de la actividad, y la calidad del suministro eléctrico.

La retribución se diseña para empresas que cumplen con el principio de prudencia financiera. Así, la retribución cubre todos los costes de operación y mantenimiento de las redes de una empresa eficiente y bien gestionada, y retribuye todas las inversiones necesarias, considerando una financiación de las infraestructuras en la que un 50% es deuda, y un 50% la aportan los accionistas, que se materializa en el ratio de apalancamiento regulatorio *RA* del 50% definido en el artículo 5 de la Circular 2/2019, de 12 de noviembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *por la que se establece la metodología de cálculo de la tasa de retribución financiera de las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica, y regasificación, transporte y distribución de gas natural*, y que se explica en detalle en su memoria explicativa.

Este diseño de la retribución no previene, sin embargo, de comportamientos de las empresas que se alejen del principio de prudencia financiera. Así, una empresa puede optar por financiar sus infraestructuras con mayor porcentaje de deuda, para maximizar la rentabilidad de los fondos propios que aportan sus accionistas. Cuando este porcentaje supera el 70%, esta empresa se sitúa fuera del rango de valores recomendables del Ratio 3 de la Comunicación 1/2019, de 23 de octubre, y, atendiendo al artículo 19 de esta Circular, tendrá una penalización económica. Consideraciones similares se pueden realizar respecto de otros ratios enunciados en la Comunicación. Una vez superados determinados umbrales, se considera que la empresa se está alejando del principio de prudencia financiera y debe tener una penalización económica.

El objetivo de la penalización es incentivar la eficiencia económica de la actividad de transporte y la calidad del suministro eléctrico.

Resulta un aspecto esencial que las empresas que realizan la actividad de transporte dispongan de una adecuada capacidad económico-financiera, estén debidamente capitalizadas y tengan una estructura de la deuda sostenible, para que tengan capacidad para financiar las inversiones necesarias en instalaciones de transporte, que tienen periodos largos de recuperación, a un coste razonable.

Asimismo, los costes para hacer frente al servicio de la deuda (principal e intereses) no pueden resultar en un menoscabo de la capacidad de la empresa transportista de atender los costes necesarios para operar y mantener las redes. Una insuficiente capacidad económico-financiera puede suponer, en última instancia, un incremento en los costes soportados por los consumidores, así como un empeoramiento de los niveles de calidad de suministro, por falta de la operación y mantenimiento necesaria en las redes, así como por la falta de financiación de las inversiones necesarias, o el excesivo coste para acceder a ésta.

De acuerdo con ello, por resolución de la CNMC se determinará, para cada año y para cada empresa, el valor del Índice Global de Ratios, que se define en el apartado sexto de dicha comunicación.

Para aquellas empresas que tengan un valor inferior a 0,90 (es decir, incumplen con al menos uno de las ratios de ponderación superior al 10%), se establece una penalización económica, que no podrá superar el 1% de la retribución anual del titular de activos de red durante el segundo periodo regulatorio.

A efectos de posibilitar la adaptación de las empresas a los rangos de valores recomendables, no será aplicable hasta el cuarto año del segundo periodo regulatorio.

Por último, cabe señalar que, aunque la penalización se ha establecido de forma inicial en un máximo del 1% de la retribución anual para el segundo periodo regulatorio, para sucesivos periodos regulatorios dicho porcentaje se podría incrementar al efecto de trasladar una señal mayor a los agentes, que puede fomentar en mayor medida decisiones de estructura financiera que lleven a niveles de endeudamiento adecuados y, en última instancia a una estructura de deuda sostenible.

8.3.8 *Entrada en vigor e inicio de aplicación*

La circular contempla su entrada en vigor al día siguiente a su publicación en el BOE, siendo de aplicación a partir del 1 de enero de 2020.

9 ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA CIRCULAR

9.1 Impacto económico

En este apartado se efectúa un análisis del impacto económico en el sistema eléctrico de la introducción de las modificaciones establecidas en la metodología propuesta. Dicho impacto es una estimación de los costes a lo largo del periodo 2020-2025, teniendo en cuenta las hipótesis de cálculo indicadas en cada impacto analizado de forma individual.

9.1.1 Impacto de las modificaciones en la metodología de cálculo de la retribución a la inversión.

Como se ha indicado anteriormente, en la metodología propuesta, a aquellas inversiones con un valor de inversión muy superior al correspondiente de aplicar los valores unitarios de referencia se les limita el valor de la inversión con derecho a retribución a cargo del sistema. En estos casos, el valor de inversión retribuable se calculará a partir del valor unitario de referencia correspondiente según la tipología de instalación, incrementado en un 12,5%.

Si bien no es posible cuantificar de forma precisa el impacto económico de esta medida para los próximos ejercicios, se ha hecho una valoración del impacto de la misma sobre la retribución del ejercicio 2020. En la tabla siguiente se muestra el impacto sobre el valor de inversión con derecho a retribución y sobre la retribución a percibir en el citado ejercicio:

	Impacto VI (M€)	Impacto RI 2020 (M€)
Líneas	-4,71	-0,32
Posiciones	-0,46	-0,03
Total	-5,17	-0,35

Tabla 3: Impacto de la limitación de inversiones con un valor de inversión muy superior al correspondiente de aplicar los valores unitarios de referencia

De la tabla anterior se deduce que el impacto de esta medida es mínimo, produciéndose la mayor afectación en las nuevas líneas puestas en servicio. Cabe destacar que, si bien sólo se ha representado el impacto en la retribución de 2020, dado que el valor de inversión retribuable se mantiene a lo largo de la vida útil de la instalación, su reducción afectará también a la retribución percibida en los ejercicios posteriores.

9.1.2 Impacto de las modificaciones en la retribución por operación y mantenimiento.

Como se ha señalado, en la circular se propone una revisión de los citados valores unitarios de referencia para adaptarlos a los costes realmente incurridos por las empresas transportistas.

Tal y como se indica en la memoria de la propuesta de circular por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento, la diferencia media entre la retribución reconocida⁴ (según los

⁴ La retribución reconocida que se ha comparado con los costes de O&M retribuíbles de SICORE es la correspondiente al año n+2 pero sin tener en cuenta el factor de retardo retributivo, y sólo para los activos cuya retribución se calcula a partir de valores unitarios.

informes INF/DE/224/187 e INF/DE/140/18 para los años 2018 y 2019, respectivamente) y los costes O&M retribuíbles de SICORE⁵ es la siguiente:

	M€	%
Inventario 2016 (Retribución 2018 sin FRRM)	80,2	20%
Inventario 2017 (Retribución 2019 sin FRRM)	104,7	26%

De lo anterior se desprende que los costes de REE son un 20%-26% inferiores a la retribución percibida por Operación y Mantenimiento en los años 2018 y 2019.

Sobre la base de todo lo anterior y teniendo como referencia el coste medio resultante obtenido a partir de SICORE para cada tipología, se propone rebajar los valores unitarios de referencia de explotación respecto a los valores vigentes establecidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, de modo que la retribución reconocida del último año del presente periodo regulatorio (año 2019), para los activos cuya retribución se calcula a partir de valores unitarios (sin considerar factor de retardo retributivo), experimente una reducción del 20,7% con la aplicación de los nuevos valores unitarios de referencia propuestos.

Adicionalmente, en el cálculo de la retribución por Operación y Mantenimiento se ha incluido un factor (θ^i) que tiene el objetivo de adaptar la retribución por operación y mantenimiento de las empresas transportistas a la citada revisión de costes unitarios.

En la figura siguiente se incluye el efecto estimado de la introducción de dicha medida sobre la retribución por operación y mantenimiento del conjunto de empresas transportistas, efectuado sobre la retribución del ejercicio 2020:

⁵ Se ha analizado la información de la contabilidad regulatoria de costes, declarada por REE a través de la Circular 1/2015, de 22 de julio, de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad, almacenada en la base de datos de SICORE (Sistema de COStes REGULados)

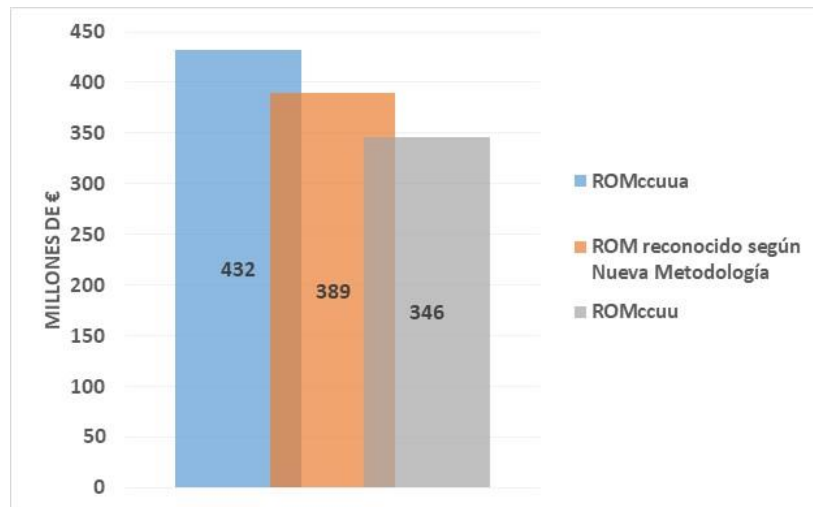


Figura 4: *Impacto estimado de la reducción de los valores unitarios de referencia sobre la retribución por operación y mantenimiento del conjunto del sector*

En la gráfica anterior se ha representado en azul la retribución por operación y mantenimiento correspondiente a la retribución del ejercicio 2020 resultante de aplicar los valores unitarios de referencia vigentes, y en gris la retribución resultante de aplicar la previsión de los nuevos valores de referencia para el próximo periodo regulatorio. En naranja se representa la retribución que se le reconocería en dicho ejercicio a las empresas transportistas por operación y mantenimiento, considerando el factor de eficiencia descrito en la presente memoria, es decir:

$$ROM_{reconocido} = ROM_{ccuu} \cdot (1 + \theta)$$

9.1.3 *Impacto de la metodología aplicada para la extensión de la vida útil de las instalaciones de la red de transporte*

Como se ha indicado, uno de los mecanismos contemplados en la metodología establecida en la circular reconoce a las instalaciones que hayan superado su vida útil regulatoria una retribución por operación y mantenimiento denominada REVU (Retribución por Extensión de Vida útil), incrementada respecto a la resultante de aplicar los valores unitarios de referencia, con el objetivo de evitar que el sistema incurra en nuevos costes de inversión innecesarios.

Para evaluar el impacto de la introducción de dicho término se ha procedido a analizar la retribución que percibirían las instalaciones que durante el primer periodo regulatorio superan la vida útil regulatoria de las instalaciones de la base por este concepto. Dicho término sería por tanto aplicable a partir del ejercicio 2023, que sería el primero a partir del cual las instalaciones de la base (puestas en servicio con anterioridad a 1998) dejarían de percibir retribución por inversión, por haber superado su vida útil regulatoria.

En la tabla siguiente se recoge la estimación del sobrecoste del término REVU que correspondería al ejercicio 2023 para el conjunto del sector respecto a la retribución por operación y mantenimiento resultante de aplicar los valores de la propuesta de circular de valores unitarios de operación y mantenimiento.

	ROM (M€)	Incr. REVU (M€)⁶
Líneas	66,19	19,86
Trafos	4,04	1,21
Posiciones	70,85	21,25
Total	141,08	42,32

Tabla 4: Impacto del incremento de la retribución por operación y mantenimiento por la extensión de vida útil de las instalaciones de transporte durante los tres últimos años del primer periodo regulatorio de aplicación de la circular.

Dado que el parámetro μ_n^j permanece constante durante los cinco años siguientes a la finalización de la vida útil, el impacto en los ejercicios 2024 y 2025 sería similar, incluyendo aquellas instalaciones que en dichos ejercicios superaran los 40 años de vida útil.

Cabe destacar que, si bien no es posible establecer cuantitativamente el impacto de la aprobación de inversiones en renovación y mejora sobre instalaciones que hubieran finalizado su vida útil o estuvieran a punto de finalizarla, la aplicación de dicha medida ocasionará un ahorro para el sistema, derivado de realizar dichas actuaciones de renovación y mejora, en lugar de la construcción de una nueva instalación.

Finalmente, es preciso señalar que, como consecuencia de la resolución de 20 de noviembre de 2019, de la Dirección General de Política Energética y Minas, sobre el incremento de vida residual en un año para las instalaciones que hayan obtenido autorización de explotación con anterioridad a 1998, anteriormente citada, tales instalaciones finalizarán su vida útil en el ejercicio 2023. Dicho incremento de vida residual supone para el sistema un aumento en la retribución a la inversión de dichas instalaciones de 312 M€. Ello determinará también que el término REVU empezará a aplicarse, en consecuencia, en el ejercicio 2024.

9.1.4 Impacto de la modificación del incentivo a la disponibilidad

En la siguiente figura se representa el impacto económico que tendrían las modificaciones propuestas en el incentivo a la mejora de la disponibilidad para el conjunto de las empresas transportistas en la retribución de 2019, la última para la que se dispone de información.

⁶ Según la formulación propuesta, equivale al 30% del ROM

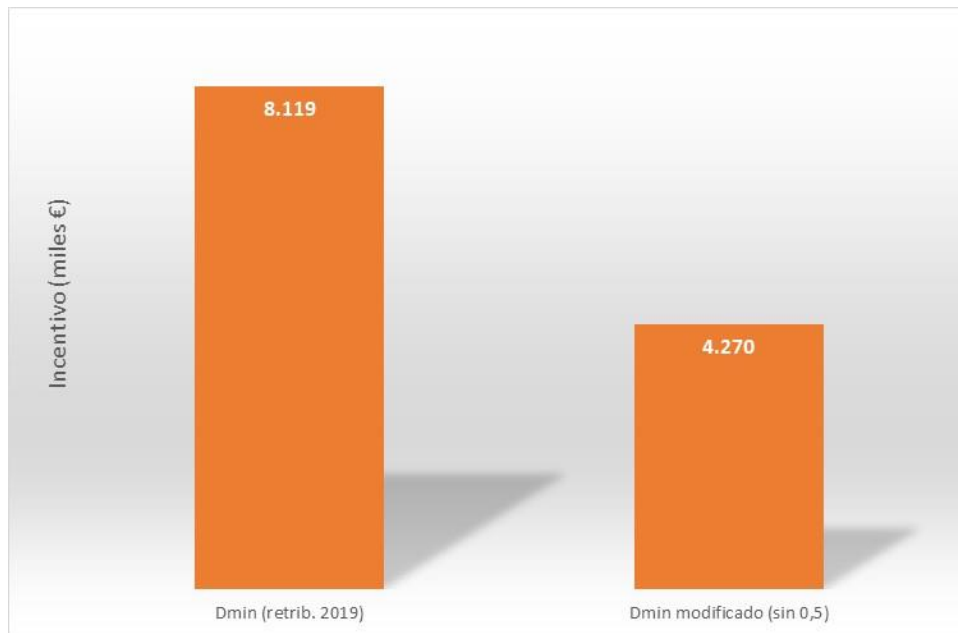


Figura 5: Impacto Económico Incentivo Disponibilidad en la Retribución 2019

Si bien la reducción de la cuantía a percibir por las empresas transportistas es significativa, como se ha señalado, la modificación metodológica se considera necesaria para incentivar una gestión más eficiente por parte de las mismas.

9.1.5 *Impacto global de las modificaciones propuestas*

En la figura siguiente se incluye el impacto en la retribución de la actividad de transporte del conjunto de los ajustes establecidos en la nueva propuesta de circular para los que es posible efectuar una estimación económica, según se ha detallado en los apartados anteriores, sin considerar el incentivo a la disponibilidad. Es importante señalar que para dicho cálculo se ha partido del inventario a 31 de diciembre de 2018, con un valor real de inversión en el ejercicio 2018 de aproximadamente 325 M€ (sin incluir despachos), hipótesis distinta a la que se tomó para el trámite de audiencia, en el que se partió del inventario a 31 de diciembre de 2017, estimando el valor de inversión del ejercicio 2018 en aproximadamente 490 M€ (sin incluir despachos), con base en los planes de inversión de las empresas.

En la misma se ha considerado que una tasa de retribución financiera aplicable en el ejercicio 2020 del 6%, mientras que para el resto de ejercicios entre 2021 y 2025 la tasa de retribución financiera será del 5,58%.

Como ya se ha indicado, con fecha 20 de noviembre de 2019, la Dirección General de Política Energética y Minas ha aprobado al transportista único el incremento de vida residual de las instalaciones que han obtenido autorización de explotación antes de 1998 por actuaciones en renovación y mejora realizadas en el periodo 2015-2018, de modo que estas instalaciones finalizarán su vida útil en el ejercicio 2023. La finalización de la vida útil de estas instalaciones

representará para el transportista único, en el año 2024, una disminución de 242 M€ en el conjunto de su retribución.

De acuerdo con todo lo anterior, el impacto total para la actividad de transporte sería el que resulta reflejado en la figura siguiente:

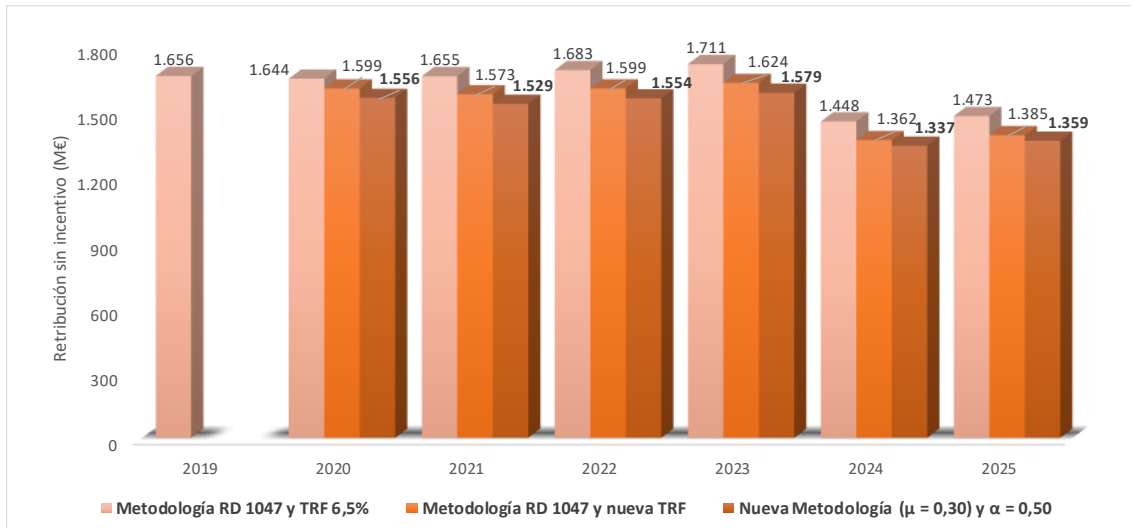


Figura 6: Impacto sobre la retribución de la actividad de transporte de las medidas propuestas

Como se puede observar en las anteriores figuras, el mayor impacto se produce como consecuencia de la reducción de la citada tasa de retribución financiera, lo que representa una disminución acumulada para el conjunto del sector en el periodo 2020-2025 de un 5%. Por otro lado, el impacto conjunto del efecto de la reducción de la tasa de retribución financiera y los cambios metodológicos, supondría una reducción de la retribución en dicho periodo del 7.3%.

9.2 Otros impactos

Esta circular no tiene impacto en los Presupuestos Generales del Estado ni en lo referente a ingresos y gastos públicos.

La propuesta de circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica no presenta impactos por razón de género.

Asimismo, ha de señalarse que la mencionada propuesta tiene impacto nulo en la infancia y en la adolescencia, así como impacto nulo en la familia.

9.3 Análisis coste-beneficio

De la descripción de la nueva metodología, así como del análisis de impacto expuesto en los apartados anteriores, se concluye que los beneficios de la aprobación e implementación de la nueva circular son múltiples:

- Clarifica determinadas imprecisiones detectadas en la metodología establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre.
- Introduce mecanismos que permiten adaptar la retribución por operación y mantenimiento percibida por las empresas transportistas a los costes realmente incurridos por las mismas.
- Se incentiva la extensión del funcionamiento de aquellas instalaciones que hayan superado su vida útil retributiva, al objeto de evitar la sustitución de los activos ya construidos y amortizados en condiciones adecuadas de operación con un coste de reposición más elevado.
- Modifica el incentivo a la disponibilidad establecido en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, de tal forma que la empresa transportista tenga un incentivo real a mejorar la disponibilidad de sus instalaciones.

Estos beneficios, cuantificados a lo largo de la presente memoria, justificarían los costes estimados de implementación de la circular, que resultarían mínimos para el sistema, al mantenerse, en lo esencial, la metodología establecida en el Real Decreto 1047/2013.

10 MODIFICACIONES CONSECUENCIA DE LA NUEVA CIRCULAR DE RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE

Tras la aprobación de la circular, para completar la implementación de la nueva metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, se deberán adoptar por la CNMC las siguientes circulares:

- Circular de valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento de instalaciones de transporte, ya en tramitación.
- Circular informativa que agrupe todas las fuentes de información necesarias para el cálculo de la retribución de transporte.

11 CONCLUSIONES

La propuesta de circular, siendo continuista en lo principal con la metodología anterior establecida en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, engloba una serie de mejoras que permiten clarificar las reglas en ella establecidas, así como fomentar la eficiencia de las empresas transportistas, tanto en la construcción de las infraestructuras como en la operación y mantenimiento de las mismas.

Igualmente, la propuesta trata de orientar a las empresas a ser más eficientes, introduciendo un mayor número de señales económicas, tanto a nivel de

inversión y operación y mantenimiento, como a nivel del incentivo a la mejora de la disponibilidad.

Por último, la citada propuesta contempla la realización por parte de las empresas transportistas de nuevas inversiones necesarias para la inclusión de energías renovables y la digitalización de las redes. De la misma manera, posibilita el alargamiento de vida útil de las instalaciones, rentabilizando las inversiones y los gastos necesarios para ello, lo que supone un ahorro para el consumidor y para el sistema en su conjunto.

