



Comisión
Nacional
de Energía

**INFORME 26/2013 DE LA CNE SOBRE LA
PROPUESTA DE REAL DECRETO POR EL
QUE SE ESTABLECE LA METODOLOGÍA
PARA EL CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN
DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE
ENERGÍA ELÉCTRICA**

12 de septiembre de 2013

0	RESUMEN Y CONCLUSIONES	3
1	ANTECEDENTES	7
2	NORMATIVA APLICABLE	8
3	DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE REAL DECRETO	9
4	CONSIDERACIONES GENERALES	13
4.1	Sobre las exigencias de actuación, supervisión y control	13
4.2	Sobre la rentabilidad de las nuevas inversiones	13
4.3	Sobre la rentabilidad de las instalaciones en servicio	14
5	CONSIDERACIONES SOBRE EL PREÁMBULO Y ARTICULADO	15
5.1	Sobre el Preámbulo.....	15
5.2	Sobre el artículo 2 “Ámbito de aplicación”.....	16
5.3	Sobre el artículo 3 “Criterios generales de retribución de la actividad de transporte”.....	16
5.4	Sobre el artículo 4 “Devengo y cobro de la retribución”	17
5.5	Sobre el artículo 5 “Criterios generales de las redes”	17
5.6	Sobre el artículo 6 “Retribución de las empresas transportistas”	18
5.7	Sobre el artículo 7 “Retribución de cada una de las instalaciones de la red de transporte”.....	19
5.8	Sobre el artículo 8 “Extensión de la vida útil de las instalaciones de la red de transporte”.....	20
5.9	Sobre el artículo 9 “Reconocimiento del Valor de la Inversión”	22
5.10	Sobre el artículo 10 “Planes de inversión y autorización del volumen de inversión” 25	
5.11	Sobre el artículo 11 “Control de ejecución de los planes de inversión”	26
5.12	Sobre el artículo 12 “Adecuación del contenido en los planes de inversión con la planificación de la red de transporte”	28
5.13	Sobre el artículo 14 “Valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento”	29
5.14	Sobre el artículo 15 “Procedimiento de actualización de los valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento”	29



5.15	Sobre el artículo 16 “Integración de instalaciones existentes a la red de transporte”.....	30
5.16	Sobre el artículo 17 “Adelanto de las inversiones”	32
5.17	Sobre el artículo 18 “Inversiones singulares”	32
5.18	Sobre el artículo 20 ”Intensidad del incentivo”	33
5.19	Sobre el artículo 21 “Definiciones a efectos del incentivo a la disponibilidad de la red de transporte”	33
5.20	Sobre el artículo 22 “Índice ponderado disponibilidad global de una empresa” ..	34
5.21	Sobre el artículo 23 “Formulación del incentivo de disponibilidad”.....	34
5.22	Sobre el artículo 24 “Obligaciones de información”	35
5.23	Sobre el artículo 25 “Auditoría”	36
5.24	Sobre el artículo 26 “Pagos por estudios de conexión y acceso a la red de transporte”.....	38
5.25	Sobre la Disposición Adicional Primera “Propuestas a remitir por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”	38
5.26	Sobre la Disposición Adicional Segunda “Particularidades del primer periodo regulatorio”	39
5.27	Sobre la Disposición Transitoria Primera “Metodología de retribución hasta el inicio del primer periodo regulatorio”	39

INFORME 26/2013 DE LA CNE SOBRE LA PROPUESTA DE REAL DECRETOPOR EL QUE SE ESTABLECE LA METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA

De conformidad con lo establecido en las disposiciones transitorias tercera y décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en relación con la disposición adicional undécima de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, y en la disposición adicional segunda del Real Decreto-ley 9/2013, de 12 de julio, por el que se adoptan medidas urgentes para garantizar la estabilidad financiera del sistema eléctrico, y en el Real Decreto 1339/1999, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Comisión Nacional de Energía, el Consejo de la Comisión Nacional de Energía, en su sesión del día 12 de septiembre de 2013 ha acordado emitir el siguiente

INFORME

0 RESUMEN Y CONCLUSIONES

El presente documento tiene por objeto informar preceptivamente la *“Propuesta de Real Decreto por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica”* remitida por la Secretaria de Estado de Energía (SEE) del Ministerio de Industria, Energía y Turismo (MINETUR).

Se valora positivamente el objetivo pretendido por la Propuesta de Real Decreto, el cual modifica el método retributivo establecido tanto en el Real Decreto 2819/1998, como en el Real Decreto 325/2008, estableciendo una única metodología de retribución para el conjunto de activos de transporte con independencia de la fecha de puesta en servicio de los mismos. Asimismo, la metodología propuesta es clara, lo que contribuirá a una mayor estabilidad regulatoria a la actividad de transporte, lo que permitirá que se reduzcan los costes de financiación de dicha actividad y, con ellos, los del sistema eléctrico.

Adicionalmente, una vez que esté implantado el Sistema de Información Regulatoria de Costes para la actividad de transporte, se podrá conocer con el suficiente desglose los costes reales incurridos en esta actividad de transporte, y se podrán establecer unos nuevos valores unitarios de referencia tanto de inversión como de operación y mantenimiento.

No obstante lo anterior, se considera que el trámite de urgencia con el que se plantea la emisión del preceptivo informe, coincidente en el tiempo con un Anteproyecto de Ley y otros varios reales decretos y órdenes, algunos de ellos con impacto en la propia Propuesta que se informa, no garantiza la participación efectiva de los distintos agentes involucrados, más aún teniendo en cuenta que la Propuesta que se informa no será de aplicación, al menos, hasta el ejercicio 2015, ello de acuerdo con lo establecido en el Anexo IV del Real Decreto-ley 9/2013, de 12 de julio.

Adicionalmente, es importante indicar que el nuevo modelo regulatorio propuesto para la retribución de la actividad del transporte, necesita o requiere una mayor información, y el posterior tratamiento de la misma, por los distintos agentes implicados, lo que exige la dedicación de importantes recursos tanto por parte de las empresas como por parte del regulador y la Administración competente. Esto implica que para que dicho modelo pueda desarrollarse adecuadamente en la práctica de forma efectiva, la CNMC y el MINETUR deberán disponer de los recursos suficientes para garantizar el correcto desarrollo de las distintas tareas encomendadas por la legislación prevista.

Así mismo, y en línea con lo señalado en otros informes de la CNE sobre la reforma energética del Gobierno, en particular el Informe 16/2013 sobre el “Anteproyecto de Ley del Sector Eléctrico”, de fecha 31 de julio de 2013, se considera que la tasa de retribución de la actividad de transporte no debería fijarse mediante un diferencial de 200 puntos básicos sobre el Bono español de forma estática en el tiempo, sino que dicho diferencial debería establecerse al comienzo de cada periodo regulatorio, tomando en consideración el WACC de referencia de la actividad de transporte, a fin de considerar de forma adecuada la retribución del capital propio y el coste de la deuda de las empresas que realizan dicha actividad. Así, el diferencial debería establecerse de forma que la TIR de la



inversión fuera igual al WACC de referencia de la actividad, calculado según la metodología que se establezca mediante Circular de la CNMC.

A continuación se resumen otras consideraciones realizadas en el presente informe:

- Desaparición del adelanto de las liquidaciones que se establecía en el Real Decreto 325/2008 para las instalaciones puestas en servicio a partir del 1 de enero de 2008, pasándose a liquidar la retribución de todas las instalaciones conforme a lo establecido en el Real Decreto 2017/1997, común para el resto de actividades reguladas.
- Retribución, con carácter general, en zonas no urbanas de las líneas de transporte como líneas aéreas, disponiéndose que para que sean retribuidas como líneas soterradas deberán figurar expresamente con tales características en la Planificación vigente. Idéntica exigencia se establece para las subestaciones blindadas. Al respecto, se entiende necesario que en el proceso de elaboración de la Planificación de la Red de Transporte, el transportista que pretenda ejecutar instalaciones con tales características elabore un informe en el que se justifique la imposibilidad de construir la línea en aéreo o la subestación en intemperie, según corresponda.
- Propuesta para las instalaciones puestas en servicio antes del 1 de enero de 1998, en lo que a la retribución por inversión se refiere, se consideren como una única instalación con una determinada vida residual, tal y como se recoge en el Real Decreto-ley 9/2013, de 12 de julio. Para ello, se propone añadir una disposición adicional. Así mismo, para las instalaciones puestas en servicio a partir del 1 de enero de 1998 se propone, como alternativa a la Propuesta, no valorarlas a coste de reposición, sino a partir de los valores reales de inversión de cada instalación, ya que se dispone de dicha información, así como utilizar la vida residual de las instalaciones que corresponda con su puesta en servicio.
- El valor de inversión de los elementos de inmovilizado se establece como el resultante de la suma de costes auditados más el 50% de la diferencia entre el coste resultante de la aplicación de los valores unitarios y los costes auditados. Cuando la diferencia anteriormente citada sea negativa se deberá aportar una



auditoría técnica que justifique dicho sobrecoste, y cuando la dicha diferencia sea positiva el valor a sumar al valor de la inversión nunca podrá ser superior al 5% de dicho valor real. Al respecto, con la finalidad de compartir entre consumidores y empresas las posibles desviaciones entre el valor real de la inversión y el valor obtenido por aplicación del valor unitario que corresponda, el valor reconocido de la inversión debería calcularse, en todo caso, como la suma del valor real de la inversión realizada, debidamente auditado, más el 50% de la diferencia, sea esta positiva o negativa, entre el valor obtenido por aplicación del correspondiente valor unitario y dicho valor real. Con ello, y por tratarse de una actividad regulada, se viene a compartir al 50% entre empresas y consumidores los riesgos intrínsecos a la ejecución de las inversiones.

- Se entiende que aquellas instalaciones que no estuvieran previstas en los planes de inversión se deberían incorporar en los siguientes planes de inversión. Ello sin menoscabo de que en supuestos excepcionales y de urgente necesidad se puedan llevar a cabo con la correspondiente motivación y previa autorización de la DGPEM.
- El mecanismo de control sobre el cumplimiento de los planes de inversión que se establece se considera rígido para las inversiones necesarias en la red de transporte, llegándose a penalizar las inversiones de ejercicios futuros por incumplimiento de las de ejercicios pasados. Por ello se propone la modificación del mismo, optando por un mecanismo más flexible. En esta línea, la revisión de los planes de inversión podría establecerse desde el inicio del periodo regulatorio hasta la mitad del mismo, con una posterior revisión desde mitad del periodo al final, lo que implicaría la revisión de los planes en el año $n-1$ con fijación de la inversión anual para los años n , $n+1$ y $n+2$ y la revisión en el año $n+2$ con fijación de la inversión anual para los años $n+3$, $n+4$ y $n+5$.
- En relación a los valores de inversión y operación y mantenimiento se considera necesario extender la *competencia referencial* al ámbito internacional, ya que en el sistema español hay legalmente designado un transportista único.



- Se propone mantener el criterio de no reconocer un valor a la inversión de las instalaciones costeadas por terceros y cedidas al transportista, sin perjuicio de que puedan reconocerse costes de adecuación.
- Tal y como se señaló en el Informe al Anteproyecto de Ley, se propone establecer un régimen de incompatibilidades a las auditoras de las empresas transportistas.
- Se propone eliminar los pagos por estudios de conexión y acceso de las instalaciones de generación a la red de transporte, porque constituyen un obstáculo para el acceso de estas instalaciones a la red.

Además de estas consideraciones, se incluyen otras de detalle al redactado de la Propuesta, dando una redacción alternativa.

1 ANTECEDENTES

Con fecha 15 de julio de 2013 ha tenido entrada en el registro de la Comisión Nacional de Energía (CNE) oficio de la SEE, por el que solicita informe preceptivo con carácter urgente en el plazo máximo de 15 días sobre la *“Propuesta de Real Decreto por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica”*.

A tales efectos, la citada Propuesta de Orden ha sido remitida con fecha 15 de julio de 2013 a los miembros del Consejo Consultivo de Electricidad, para la remisión de las observaciones que se estimen oportunas.

Al respecto, se han recibido comentarios de los siguientes miembros del Consejo Consultivo de Electricidad y demás agentes del sector, y que se acompañan como ANEXO I al presente Informe:

- Instituto Nacional del Consumo.
- Consejo de Consumidores y Usuarios.
- Gobierno de las Islas Baleares.
- Gobierno de Canarias.

- Junta de Extremadura.
- Generalitat de Catalunya.
- Junta de Andalucía.
- Xunta de Galicia.
- Región de Murcia.
- Principado de Asturias.
- Red Eléctrica de España, S.A., como transportista único.
- Red Eléctrica de España, S.A., como Operador del Sistema.
- UNESA (ENDESA, IBERDROLA, GAS NATURAL FENOSA).
- Asociación de Comercializadores Independientes de Energía (ACIE).

2 NORMATIVA APLICABLE

- Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.
- Ley 17/2007, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad.
- Real Decreto-ley 13/2012, de 30 de marzo, por el que se transponen directivas en materia de mercados interiores de electricidad y gas y en materia de comunicaciones electrónicas, y por el que se adoptan medidas para la corrección de las desviaciones por desajustes entre los costes e ingresos de los sectores eléctrico y gasista.
- Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.
- Real Decreto-ley 2/2013, de 1 de febrero, de medidas urgentes en el sistema eléctrico y en el sector financiero.
- Real Decreto-ley 9/2013, de 12 de julio, por el que se adoptan medidas urgentes para garantizar la estabilidad financiera del sistema eléctrico.
- Real Decreto 2819/1998, de 23 diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica



- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.
- Real Decreto 325/2008, de 29 de febrero, por el que se establece la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica para instalaciones puestas en servicio a partir del 1 de enero de 2008.

3 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE REAL DECRETO

De acuerdo con lo señalado en la Memoria de la Propuesta de Real Decreto, los objetivos de la misma son:

1. *Establecer una formulación para retribuir los activos de transporte con una única metodología con independencia de la fecha de puesta en servicio del activo, clara, estable y predecible que contribuya a aportar estabilidad regulatoria y con ello se reduzcan los costes de financiación de la actividad de transporte y con ellos los del sistema eléctrico.*
2. *Establecer una metodología que contemple todos los principios retributivos legales introducidos en la actividad de transporte de energía eléctrica.*
3. *Establecer herramientas que introduzcan eficiencia tanto en la construcción de las infraestructuras, especialmente las de carácter singular, como en la operación y mantenimiento de las redes.*
4. *Introducir criterios destinados al control del volumen de inversión con el fin de lograr la sostenibilidad del sistema eléctrico.*
5. *Introducir herramientas que eviten la introducción de costes en el sistema eléctrico derivados de la normativa de carácter no básico.*

La Propuesta de Real Decreto contiene en su artículo 1 el *objeto* del mismo, en tanto que en su artículo 2 se fija su *ámbito de aplicación*, que lo será a todos aquellos activos clasificados como pertenecientes a la red de transporte que estén en servicio a la fecha de entrada en vigor de la norma y todos aquellos que se pongan en servicio con posterioridad a su aprobación, siempre que cuenten con informe favorable de acuerdo al artículo 36.3 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre.

El artículo 3 determina los *criterios generales de retribución de la actividad de transporte*, estableciendo periodos regulatorios de 6 años. Asimismo, el citado artículo 3 establece los periodos, por un lado, para que la DGPEM, al principio de cada periodo regulatorio, dicte Resolución con los parámetros técnicos y económicos que se utilicen para el cálculo de la retribución, y por otro, para que esta Comisión emita informe a la citada DGPEM sobre el conjunto de parámetros para el cálculo de la retribución base.

Por su parte, el artículo 4 recoge los criterios de *devengo y cobro de la retribución* de las nuevas instalaciones (año n+2 siendo n el año de entrada en servicio) que se establecen en el Real Decreto-ley 13/2012, de 30 de marzo, y establece una periodificación del cobro de la retribución para todas las instalaciones basada en el Real Decreto 2017/1997.

El artículo 5 establece una serie de *criterios generales de redes* que se aplicarán a las redes de transporte. Asimismo establece explícitamente que los criterios que supongan costes superiores no podrán ser sufragados con cargo al sistema.

El artículo 6 establece la formulación para calcular la *retribución de cada empresa transportista*, de forma homogénea para todas ellas, basada en la suma de la retribución de cada una de las instalaciones en servicio y de un incentivo a la disponibilidad del conjunto de sus instalaciones.

En el artículo 7 se establece la *retribución de cada instalación*, dada como la suma de un término de retribución a la operación y mantenimiento y de otro que retribuye la inversión, el cual a su vez se desglosa en un término de retribución en concepto de amortización y otro de retribución financiera del activo neto. La tasa de retribución financiera se calculará como la media de los 24 meses previos al mes de junio del año anterior al de inicio del periodo regulatorio del rendimiento de las Obligaciones del Estado a diez años en el mercado secundario incrementada en 200 puntos básicos.

En el artículo 8 sobre *Extensión de la vida útil de las instalaciones de la red de transporte*, se viene incrementar en un 10% la retribución por operación y mantenimiento de las instalaciones que hayan superado su vida útil regulatoria, ello con el fin de aumentar la vida útil de las mismas.

El *reconocimiento del valor de la inversión* se fija en el artículo 9, considerando que el valor de la inversión se obtiene como la semisuma del valor real y el valor obtenido por aplicación de los costes unitarios, ello afectado de un coeficiente que refleje el grado de financiación, cesión o subvención de la misma.

El artículo 10 sobre *planes de inversión y autorización del volumen de inversión* fija los criterios destinados al control del volumen de inversión y al control de costes derivados de la normativa de carácter autonómico y local, todo ello para delimitar el aumento de los costes de la actividad de transporte. Asimismo define como se deben presentar y aprobar los planes de inversión de las instalaciones de transporte.

En el artículo 11 se establece cómo se va a llevar a cabo el *control de ejecución de los citados planes*, estableciendo un incentivo al cumplimiento de los mismos.

En los artículos 12 y 13 se establecen cómo se deben *adecuar los citados planes a la planificación* de la red de transporte y cuál debe ser el *contenido y formato* de los mismos.

En los artículos 14 y 15 se establece el procedimiento para la *elaboración de los valores unitarios* tanto de inversión como de operación y mantenimiento y la *actualización* de los mismos, introduciendo factores de eficiencia.

En los artículos del 16 al 18 se regulan situaciones especiales de las instalaciones de transporte, como son la *integración a la red de transporte de instalaciones ya construidas* por otros sujetos distintos al transportista, el *adelanto de la puesta en servicio de ciertas instalaciones* a cargo de consumidores o productores, y el procedimiento para que una instalación sea catalogada de *inversión singular*.

En los artículos del 19 al 23 se regula el *incentivo de disponibilidad de la red de transporte*, fijando una banda de penalización de hasta el 2% y de bonificación de hasta el 1,5% sobre la retribución por operación y mantenimiento. Dicho incentivo viene definido en función del cumplimiento, por familias de instalaciones, de dicha disponibilidad.

Las *obligaciones de información* se fijan en el artículo 24, en tanto que en el artículo 25 se establece la obligación de que toda la información necesaria para el cálculo de la retribución del transporte esté sujeta a *auditoría*.

En el artículo 26 se vienen a regular los *pagos por estudios de conexión y acceso a la red de transporte*.

La disposición adicional primera regula las *propuestas que deberá hacer la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* en relación con los pagos por estudios de conexión y acceso, el contenido mínimo y el formato en que deberán presentarse los planes de inversión anual y plurianual y las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia para los costes de inversión y de operación y mantenimiento para las instalaciones de transporte.

La disposición adicional segunda determina en qué momento se inicia el *primer periodo regulatorio* y establece el fin de éste el día 31 de diciembre de 2019. En este sentido, en la disposición transitoria primera se establece que hasta el inicio del primer periodo regulatorio las retribuciones se calcularán de acuerdo a lo dispuesto en el Real Decreto-ley 9/2013, de 12 de julio.

Por su parte, la disposición transitoria segunda establece el *régimen para aquellas instalaciones que han solicitado el reconocimiento de singularidad antes de la entrada en vigor de la norma* que se informa.

La disposición derogatoria única hace referencia explícita al Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, y al Real Decreto 325/2008, de 29 de febrero.

Las disposiciones finales versan sobre el *título competencial*, la *habilitación* al Ministro de Industria, Energía y Turismo al dictado de las disposiciones que resulten necesarias para el desarrollo y aplicación del real decreto que se informa y la *entrada en vigor* del mismo.

Finalmente, la propuesta se completa con un anexo, en el que se establecen cuáles son las familias en las que se agrupan las instalaciones de la red de transporte de cara al cálculo del incentivo de disponibilidad.

4 CONSIDERACIONES GENERALES

4.1 Sobre las exigencias de actuación, supervisión y control

La modificación de la actividad regulada del transporte, en los términos planteados en la Propuesta de Real Decreto que se informa, implica mayores exigencias de actuación, supervisión y control por parte de la CNMC y de las distintas Administraciones públicas (autorizaciones e inspecciones por parte de Comunidades Autónomas o del Estado), aspecto éste que resulta similar al resto de la regulación propuesta para las actividades reguladas en la reforma energética del Gobierno.

Es importante indicar que el nuevo modelo regulatorio propuesto para la retribución de la actividad del transporte, necesita o requiere una mayor información, y el posterior tratamiento de la misma, por los distintos agentes implicados, lo que exige la dedicación de importantes recursos tanto por parte de las empresas como por parte del regulador y la Administración competente. Esto implica que para que dicho modelo pueda desarrollarse adecuadamente en la práctica de forma efectiva, la CNMC y el MINETUR deberán disponer de los recursos suficientes para garantizar el correcto desarrollo de las distintas tareas encomendadas por la legislación prevista.

4.2 Sobre la rentabilidad de las nuevas inversiones

La retribución financiera de los activos se modifica sustancialmente para la actividad de transporte en la Propuesta de Real Decreto, de acuerdo con lo indicado en el Real Decreto-ley 9/2013. Se pasa de una tasa de retribución que se mantiene fija durante toda la vida útil de la instalación, a una tasa de retribución que se actualiza cada 6 años, al comienzo de cada periodo regulatorio. De esta forma, la tasa de retribución permitirá reflejar en mayor medida la situación de los mercados financieros a lo largo del tiempo, lo que se valora positivamente dada la vida útil tan elevada, de 40 años generalmente, de las instalaciones de transporte.

Por otra parte, se elimina el factor de actualización del inmovilizado (TA) del 2,5%. Esta medida, junto con el hecho de que el diferencial sobre el bono español a 10 años disminuye de 375 a 200 puntos básicos, reduce a la baja sustancialmente la TIR de las nuevas inversiones que se pongan en servicio desde el año n-2 (inclusive), siendo n el de inicio del primer periodo regulatorio, con respecto al marco que tenían fijado anteriormente en el Real Decreto 325/2008.

En relación a la tasa de retribución, se considera que la Propuesta de Real Decreto no debería fijar un diferencial de 200 puntos básicos sobre el Bono español de forma estática en el tiempo, sino que dicho diferencial debería establecerse al comienzo de cada periodo regulatorio, tomando en consideración el WACC de referencia de la actividad de transporte, tal y como ya señaló esta Comisión en su Informe 16/2013 sobre el “Anteproyecto de Ley del Sector Eléctrico”, de fecha 31 de julio de 2013, a fin de considerar de forma adecuada la retribución del capital propio y el coste de la deuda de las empresas que realizan dicha actividad. Así, el diferencial debería establecerse de forma que la TIR de la inversión fuera igual al WACC de referencia de la actividad, calculado según la metodología que se establezca mediante Circular de la CNMC.

4.3 Sobre la rentabilidad de las instalaciones en servicio

Las consideraciones expuestas en relación a las nuevas inversiones, no aplican para las instalaciones en servicio, a las que les vienen aplicando marcos retributivos diferenciados según su fecha de puesta en servicio (anterior 1998, desde 1998 hasta 2007 y desde 2008). La Propuesta de Real Decreto fija un esquema de retribución único para todas ellas, y similar para las nuevas inversiones, pero desde el inicio del primer periodo regulatorio.

Además, la Propuesta de Real Decreto deja abiertos dos puntos que podrían compensar total o parcialmente el paso de los anteriores sistemas de retribución al nuevo esquema. Uno de ellos es la valoración de las instalaciones en servicio en el año n-2, siendo n el año de inicio del primer periodo regulatorio, a coste de reposición, que se establece en el

artículo 9.6. De efectuarse una revalorización del RAB, se mejoraría implícitamente la rentabilidad de las instalaciones en servicio y por lo tanto su TIR.

El otro es que la Propuesta de Real Decreto no especifica cómo se determinaría la vida útil residual de las instalaciones en servicio en el año $n-2$. A este respecto, REE como transportista único indica en sus alegaciones que debería determinarse atendiendo al *estado real de las instalaciones*, es decir, en función de los años que se estime que la instalación pueda continuar prestando servicio. La determinación de la vida remanente regulatoria en función del *estado real de las instalaciones*, en lugar de atendiendo a la fecha de puesta en marcha de las mismas, podría implicar un alargamiento de la vida regulatoria remanente de las instalaciones en servicio, lo que mejoraría su rentabilidad y por lo tanto su TIR. No obstante, se destaca la enorme dificultad para determinar el referido *estado real de las instalaciones*.

Como alternativa a lo establecido en el referido artículo 9.6 de la Propuesta, esto es, valorar todos los activos en servicio a *coste de reposición* con una determinada vida remanente, se propone, dada la dificultad para valorar de forma individualizada a coste de reposición las instalaciones puestas en servicio antes del 1 de enero de 1998, considerar las mismas como una única instalación con una determinada vida remanente y para las puestas en servicio a partir del 1 de enero de 1998 considerarlas de manera individualizada a coste histórico debidamente actualizado.

Esta Comisión considera que dado que se dispone de un valor reconocido a la inversión para las instalaciones posteriores a 1998, se podría partir de dicho valor en lugar de valorar de nuevo las instalaciones a coste de reposición, lo que se indica dentro de las consideraciones al artículo 9.

5 CONSIDERACIONES SOBRE EL PREÁMBULO Y ARTICULADO

5.1 Sobre el Preámbulo

Debería corregirse una errata en el siguiente párrafo:



Comisión

Nacional

de Energía

“Posteriormente, el artículo ~~39~~ 37 del Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, ...//...”

Debe justificarse la base normativa para la intervención de la CNE no sólo en la disposición adicional undécima de la Ley 34/1998 (derogada por la Ley 3/2013) sino también en las disposiciones transitorias de aplicación, del siguiente modo:

*“De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional undécima, tercero, 1, **quinta segunda, de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, función prevista también en el artículo 5 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, teniendo en cuenta, asimismo, lo establecido en las disposiciones adicionales primera y segunda, así como disposición transitoria tercera, de la mencionada Ley 3/2013, de 4 de junio,** el presente real decreto ha sido informado por la Comisión Nacional de Energía. Para la elaboración de este informe se han tomado en consideración las observaciones y comentarios del Consejo Consultivo de Electricidad de dicha Comisión, **a tenor de lo dispuesto en la disposición adicional décima de la citada Ley 3/2013, a través del cual se ha evacuado el trámite de audiencia**”.*

5.2 Sobre el artículo 2 “Ámbito de aplicación”

Se valora positivamente que el Real Decreto aplique a todas las instalaciones de transporte que se encuentren en servicio.

5.3 Sobre el artículo 3 “Criterios generales de retribución de la actividad de transporte”

En el apartado 3 se indica que la DGPEM establecerá por Resolución antes del 15 de junio del año anterior al de inicio de cada periodo regulatorio, el conjunto de parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio. Si bien se valora positivamente la estabilidad que introduce la Propuesta de Real Decreto, al determinar ex ante los parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución, dado que la duración del periodo regulatorio es de seis años, y el establecimiento de determinados parámetros a tan largo plazo puede establecer una retribución discordante con la evolución de los costes de las empresas de transporte de energía eléctrica, se propone que se posibilite la revisión de los parámetros establecidos a la mitad del periodo regulatorio, si se producen cambios significativos en las variables que los determinan. Por ello, se propone añadir un tercer párrafo en el apartado 3:



Comisión

Nacional

de Energía

“No obstante lo anterior, a la mitad del periodo regulatorio, a propuesta de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, el Director General de Política Energéticas y Minas podrá revisar los parámetros establecidos si se producen cambios significativos en las variables que lo determinaron.”

5.4 Sobre el artículo 4 “Devengo y cobro de la retribución”

Con respecto a este artículo, se considera positiva la desaparición del adelanto de las liquidaciones que se establecía en el Real Decreto 325/2008 para las instalaciones puestas en servicio a partir del 1 de enero de 2008, pasándose a liquidar la retribución de todas las instalaciones conforme a lo establecido en el Real Decreto 2017/1997, común para el resto de actividades reguladas.

5.5 Sobre el artículo 5 “Criterios generales de las redes”

En el apartado 1 se establece que, con carácter general, en zonas no urbanas las líneas de la red de transporte se retribuirán como líneas aéreas, disponiéndose que para que sean retribuidas como líneas soterradas deberán figurar expresamente con tales características en la Planificación vigente. Idéntica exigencia se establece para las subestaciones blindadas. Valorando como razonable dicha medida, se entiende necesario que en el proceso de Planificación la empresa transportista motive suficientemente dicha necesidad de soterramiento o blindaje. Por ello, se propone añadir un inciso final en el segundo párrafo de este apartado:

*“Las líneas de la red de transporte sólo podrán ser retribuidas como líneas soterradas si figuran expresamente con dichas características en el documento de planificación de la red de transporte que se encuentre en vigor. De igual modo para que una subestación sea retribuida como blindada, esta deberá estar contemplada con esas características en la planificación de la red de transporte que se encuentre en vigor. **A tales efectos, en el proceso de elaboración de la Planificación de la Red de Transporte, el transportista que pretenda ejecutar instalaciones con tales características deberá elaborar un informe justificativo.**”*

La redacción del apartado 4 posibilita la obligación de cumplir con normativa específica que establezca determinados criterios de diseño adicionales por parte de las empresas de transporte que incrementen sus costes, pero no garantiza la recuperación de los mismos. Es decir, no se manifiesta la exigencia de que sean los peticionarios de mayores niveles

de exigencia en la construcción o mantenimiento de la red de transporte los que paguen por esos servicios adicionales exigidos. En este sentido y si las Comunidades Autónomas deciden no asumir el determinado sobrecoste puede suceder que, o bien la empresa transportista reduzca las inversiones en dichas zonas, o se trasladen los sobrecostes a otras instalaciones para garantizar la viabilidad económica de las primeras. No obstante, en línea con lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 17 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, en la redacción dada por el artículo 38 del Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, tales sobrecostes podrían ser resarcidos mediante suplementos territoriales en los peajes de acceso.

5.6 Sobre el artículo 6 “Retribución de las empresas transportistas”

Debe corregirse una errata en el apartado 2:

“2. ...//...

...//...

R_j^n : *Retribución de la instalación j en el año n por el hecho de estar en servicio el año $n-2$.*”

Adicionalmente, si bien el redactado de este artículo puede mantenerse en sus actuales términos, conviene resaltar que va a resultar altamente improbable poder establecer una retribución individualizada para las instalaciones puestas en servicio antes del 1 de enero de 1998. Así, en el Anexo I del Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, se fijó *el coste acreditado* (retribución) de las instalaciones de transporte puestas en servicio antes del 1 de enero de 1998, coste que se ha venido actualizando anualmente con el IPC menos un factor de eficiencia X que se fijó en dicho Real Decreto en el 1%, modificándose en el año 2003 pasando a ser del 0,6%. La cifra así fijada derivaba del anterior marco retributivo, el Marco Legal Estable (MLE), que se basaba, en cuanto a la actividad de transporte, en un mecanismo de retribución en base a costes estándares aplicables a las empresas transportistas distintas de REE. En el caso de REE, se le retribuía en base a una cuota o coste reconocido, que además de los costes por las instalaciones de transporte, incluía la retribución por la explotación unificada de toda la red. Por ello, para las instalaciones de REE puestas en servicio antes del 1 de enero de 1998 no se dispone de la retribución individualizada de las mismas. A este respecto, conviene señalar que el



propio Real Decreto-ley 9/2013, de 12 de julio, en su Anexo IV en el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para el año 2014, ha optado por considerar las instalaciones puestas en servicio antes del 1 de enero de 1998, en lo que a la retribución por inversión se refiere, como una única instalación con una vida residual determinada. Por todo ello, se propone considerar las instalaciones puestas en servicio antes del 1 de enero de 1998 como una única instalación con una determinada vida remanente y las puestas en servicio a partir del 1 de enero de 1998 de manera individualizada a coste histórico debidamente actualizado.

5.7 Sobre el artículo 7 “Retribución de cada una de las instalaciones de la red de transporte”

En el apartado 1, donde dice R_i^n debe de decir R_j^n .

En el apartado 2 en la descripción de la tasa de retribución financiera donde dice “*instalación i*” debería de decir “*instalación j*”.

De acuerdo con el Real Decreto-ley 9/2013, esta propuesta de Real Decreto, en el artículo 7 apartado 2, toma el rendimiento de las Obligaciones del Estado a 10 años como tasa de retribución de referencia incrementada con un diferencial de 200 puntos básicos. Al respecto, esta Comisión considera que el diferencial no debería fijarse en 200 puntos básicos, sino que tendría que establecerse, y revisarse cada 6 años, al comienzo de cada periodo regulatorio, en función del WACC de referencia de la actividad a retribuir, que se establezca mediante la metodología que se apruebe por Circular de la CNMC. Aspecto éste que ya fue señalado por esta Comisión en su Informe 16/2013 sobre el “Anteproyecto de Ley del Sector Eléctrico”, de fecha 31 de julio de 2013. Por otra parte, se considera que debería establecerse un mecanismo de revisión intermedio (cada 3 años), en caso de cambios significativos en las variables que determinan el WACC de referencia de la actividad, al objeto de no penalizar ni bonificar en exceso a las empresas, por no trasladarles los cambios (positivos o negativos) en dichas variables, a lo largo de un periodo de tiempo tan largo como 6 años. Para tener en cuenta estas consideraciones, se propone la siguiente redacción alternativa:

*“TRF es la tasa de retribución financiera a aplicar a la instalación i j durante el período regulatorio. Se calculará como la media de los 24 meses previos al mes de ~~junio~~ **mayo** del año anterior al del inicio del periodo regulatorio del rendimiento de las Obligaciones del Estado a diez años en el mercado secundario incrementada en 200 ~~puntos básicos~~ **un diferencial. Dicho diferencial se establecerá teniendo en consideración el WACC de referencia de la actividad a retribuir, según la metodología establecida por Circular de la CNMC. Su cuantía se establecerá por resolución del Director General de Política Energética y Minas para cada periodo regulatorio, según lo establecido en el artículo 3.3.***

No obstante, podrá revisarse al tercer año, si se producen cambios significativos en las variables que determinan el WACC de referencia de la actividad.”

Se resalta que se ha sustituido en la definición anterior el mes de junio por el de mayo dado que según el artículo 3.3 “Antes del 15 de junio del año anterior al de inicio de cada período regulatorio, el Director General de Política Energética y Minas establecerá por resolución el conjunto de parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el período regulatorio”, y a tales efectos la CNMC deberá remitir una propuesta de dichos parámetros antes del 15 de mayo. Por tanto los últimos datos disponibles para calcular la media del rendimiento de las Obligaciones del Estado a diez años por la CNMC serán los de abril.

A su vez, en el apartado 3 se mezclan los conceptos de retribución de operación y mantenimiento global e individualizado por instalación. Se propone que la redacción del mismo quede de la siguiente manera:

“3. La retribución en concepto de operación y mantenimiento a percibir por la instalación de la red de transporte j i el año n , ROM_j^n , como consecuencia de haber estado en servicio el año $n-2$, serán las resultantes de aplicar los valores unitarios de operación y mantenimiento al activo j a cada uno de los activos en servicio.”

5.8 Sobre el artículo 8 “Extensión de la vida útil de las instalaciones de la red de transporte”

En el artículo 8 se establece un incremento de la retribución por operación y mantenimiento del 10% para prolongar la vida útil de las instalaciones, transcurrida su vida útil regulatoria. En este sentido, se reduce considerablemente el incentivo económico a la extensión de la vida útil de las instalaciones establecido en el Real Decreto 325/2008, que aplica a las instalaciones puestas en marcha a partir de 2008, bajo un esquema de retribución a la inversión basado en valores netos, según el cual, en el momento en el que

una instalación agotara la vida útil, se le sumaría a su coste de operación y mantenimiento el Coste de Extensión de la Vida Útil (COE_{Vin}), siendo éste el 50% de la suma de la amortización (A_{in}) y la retribución financiera (R_{Fin}) del último ejercicio actualizada anualmente de acuerdo con la tasa de actualización TA (que era del 2,5%).

Tanto las instalaciones puestas en marcha antes del año 1998, como las instalaciones puestas en marcha entre dicha fecha y el año 2007, no tenían un esquema de retribución a la inversión basado en valores netos, con lo que el transportista tenía el incentivo de acometer las reformas necesarias para prolongar la vida útil de las instalaciones, dado que la retribución estaba garantizada siempre que la instalación se mantuviera en servicio.

Al respecto, ha de analizarse con cautela las implicaciones que un incentivo económico reducido a la extensión de la vida útil como el que se propone en la Propuesta de Real Decreto puede tener especialmente para las instalaciones puestas en marcha antes del año 1998, a las que, de acuerdo con la información obrante, les queda una vida útil regulatoria remanente media de 10 años.

En conclusión, se considera que hay que tener especial cautela a la hora de establecer el cálculo de la retribución por extensión de vida útil, para que la empresa transportista tenga un incentivo suficiente pero no excesivo a prolongar la vida de aquellos activos que estén en condiciones de seguir en funcionamiento, y no agoten la misma al final de la vida regulatoria, lo que supondría volver a construirlos. Esto resulta especialmente significativo en el caso de las instalaciones puestas en servicio antes del año 1998. En caso de que se mantuviera únicamente un incentivo del 10% de los costes de operación y mantenimiento, sería necesario reforzar las labores de supervisión e inspección para asegurar que instalaciones que puedan continuar en servicio a nivel técnico, no sean desmanteladas por razones económicas.

A su vez, a efectos de dar un incentivo suficiente, no parece razonable que el valor del 10% de los costes de operación y mantenimiento se mantenga constante independientemente de la vida de la instalación. Es decir, si el aumento de los costes de operación y mantenimiento de una instalación depende de la edad de la misma, tendría

más sentido proponer un incremento gradual, de tal manera que la retribución no fuera similar para una instalación con 40 años que con 60.

Esta Comisión entiende que se podría proponer un crecimiento gradual del porcentaje a retribuir sobre los costes de operación y mantenimiento en función de la prolongación de la vida útil, de tal manera que se fuese incentivando anualmente un poco más la extensión de la vida de cada instalación, hasta alcanzar un máximo razonable de retribución por incremento de vida útil. Por tanto, se propone añadir un segundo párrafo en este artículo:

“Este porcentaje se verá incrementado en un 1% anual por cada año de extensión de la vida útil.”

5.9 Sobre el artículo 9 “Reconocimiento del Valor de la Inversión”

En el apartado 1 se establece que VI_j es el valor **reconocido de la inversión** a la instalación j . Dado que este valor se multiplica por un coeficiente, con el fin de reducir las inversiones realizadas por terceros se propone que se defina VI_j como el valor **teórico de la inversión** de la instalación j , que será reconocido, una vez multiplicado por el coeficiente δ_j .

En el apartado 2 falta un paréntesis en la fórmula que multiplica al factor $(1/2)$.

Con la finalidad de compartir entre consumidores y empresas las posibles desviaciones entre el valor real de la inversión y el valor obtenido por aplicación del valor unitario que corresponda, el valor reconocido de la inversión debería calcularse, en todo caso, como la suma del valor real de la inversión realizada, debidamente auditado, más el 50% de la diferencia, sea esta positiva o negativa, entre el valor obtenido por aplicación del correspondiente valor unitario y dicho valor real. Con ello, y por tratarse de una actividad regulada, se viene a compartir al 50% entre empresas y consumidores los riesgos intrínsecos a la ejecución de las inversiones.

Sin embargo, en el apartado 2 se establece que cuando la diferencia anteriormente citada sea negativa se deberá aportar una auditoría técnica que justifique dicho



sobrecoste, y cuando la dicha diferencia sea positiva el valor a sumar al valor de la inversión nunca podrá ser superior al 5% de dicho valor real. Al respecto, si bien se considera adecuado que se justifique dicho sobrecoste en el caso que la inversión real supere a la obtenida mediante aplicación del correspondiente valor unitario, debería establecerse un margen de , al menos el 10%, del valor real, dado que de otro modo cualquier desvío, por pequeño que fuera, requeriría su justificación.

“2. ...//...

*En caso de resultar una diferencia negativa **superior al 10 por ciento del valor unitario**, se deberá aportar una auditoría técnica que justifique que los costes incurridos son superiores a los valores unitarios por sus especiales características y/o problemáticas.*
”

En el último párrafo del apartado 3 se señala que se descontarán las ayudas públicas recibidas. Al respecto, y al igual que se establece en el artículo 4.1 del Real Decreto 325/2008, de 29 de febrero, se debería añadir que para el caso de las subvenciones únicamente se descontará el 90% de dicha subvención, ya que de otro modo no existiría incentivo alguno a solicitar y gestionar dichas ayudas.

“3. ...//...

*Asimismo, se descontarán **el 90 por ciento de** las ayudas públicas percibidas. .”*

En el apartado 4, para las instalaciones que deben ser construidas por consumidores o productores para su cesión a la red de transporte, debería añadirse la palabra *costeadas*. Ello es así, porque en muchos de los casos estas instalaciones se tramitan directamente a nombre de la empresa transportista, aunque las costeen los consumidores o productores.

*“4. Aquellas instalaciones que deban ser construidas **o costeadas** por consumidores o productores de energía eléctrica y hayan sido o hubieran debido ser cedidas de acuerdo a la normativa estatal a la red de transporte, sólo percibirán retribución en concepto de operación y mantenimiento, considerándose nulo su valor de inversión a efectos retributivos.”*

En el apartado 5 existe un error de redacción que debería ser corregido de acuerdo con el siguiente texto:

*“5. En la autorización administrativa de la instalación se especificarán los parámetros necesarios para el cálculo **de los valores a reconocer** ~~valores unitarios de referencia de los~~ **por** costes de inversión y ~~de los~~ **por** costes de operación y mantenimiento.”*

En el punto a) del apartado 6 se establece que para el cálculo de la retribución de las instalaciones puestas en servicio con anterioridad al 31 de diciembre del año $n-2$, siendo n el año de inicio del primer periodo regulatorio, y que a dicha fecha continúen en servicio, *“su valor de inversión bruto se calculará (salvo para las instalaciones singulares), valorando las instalaciones a valor de reposición y por tanto tomando como valor unitario de inversión el correspondiente al año $n-2$, siendo n el año de inicio del primer periodo regulatorio”*.

Teniendo en cuenta que se dispone, desde el año 1998, de información individualizada sobre las instalaciones de transporte, con su valor reconocido de inversión, no se considera necesario valorar de nuevo las instalaciones a valor de reposición, a efectos de determinar su valor de inversión bruto. Únicamente podría ser necesario en el caso de las instalaciones anteriores a 1998, sin perjuicio de lo ya señalado en cuanto a que tales instalaciones pudieran considerarse como si fueran una única instalación, y obtener el valor de inversión bruto agregado a partir de la metodología de “RAB implícito” establecida por el Real Decreto-ley 9/2013.

La valoración a coste histórico implicaría, por cautela, verificar que la retribución por inversión que han recibido en el pasado dichas instalaciones, ha sido igual o superior a la que hubieran recibido de haberse aplicado el esquema establecido en la Propuesta de Real Decreto desde su fecha de puesta en marcha.

En caso de mantenerse la valoración “a valor de reposición” en la Propuesta de Real Decreto, debería precisarse la metodología o mecanismo concreto que se empleará para efectuar dicha valoración, y contrastarlo con los valores que resulten de actualizar los valores reconocidos de inversión de los que se dispone para cada instalación, o para una muestra representativa de ellas, desde la fecha de puesta en marcha de la instalación hasta el año $n-2$, siendo n el año de comienzo del periodo regulatorio. Valoraciones “a valor de reposición” por encima de dicho valor, estarían implicando una revalorización del RAB y una mejora implícita de la rentabilidad de las instalaciones.

Por otra parte, se considera necesario que el Real Decreto determine que la vida útil residual de las instalaciones puestas en servicio con anterioridad a 31 de diciembre del

año n-2, se determine a partir de su fecha de puesta en marcha, en función de los años que resten hasta el fin de su vida útil regulatoria. En caso contrario, podría estar incrementándose la vida útil residual regulatoria, lo que supondría una mejora implícita de la rentabilidad de las instalaciones.

Para las instalaciones puestas en servicio antes de 1998, se tendría que determinar una vida útil residual media, en línea con lo establecido en el Real Decreto-ley 9/2013.

Por su parte, en el punto b) del apartado 6 relativo a instalaciones singulares, se establece que se tomará como valor de la inversión el valor auditado de la inversión, siempre que este no supere el 25% del valor de la inversión estimado presentado en la solicitud de singularidad. Al respecto, este límite no debería establecerse para aquellas instalaciones puestas en servicio con anterioridad al año 2008, dado que para las instalaciones singulares anteriores al año 2008 no se exigía dicha solicitud de singularidad.

5.10 Sobre el artículo 10 “Planes de inversión y autorización del volumen de inversión”

En los apartados 1 y 2 del presente artículo se deberían corregir unas erratas:

“1. ...//...

..//..

b) **Crecimientos** ~~Decrecimientos~~ de la demanda durante más de dos años consecutivos **inferiores** ~~superiores~~ en un 50 por ciento a los previstos en la planificación del sistema.

..//..

2. El volumen de inversión objeto de retribución recogido en el plan de inversión de la empresa transportista, no podrá superar el producto entre el volumen máximo sectorial recogido en el apartado anterior y el coeficiente resultante entre ~~la división de~~ la retribución aprobada para el año n-1 de la empresa i y la totalidad de las empresas titulares de instalaciones de transporte.”

En el apartado 3 se entiende necesario incluir que, en todo caso, los planes de inversión únicamente podrán incluir instalaciones que estén recogidas en la Planificación vigente.

“3. ...//...

En todo caso, las instalaciones incluidas en los planes de inversión anuales y plurianuales deberán estar recogidas en la Planificación.

..//..”



Igualmente, en relación con los apartados 6 y 8 se detallan a continuación pequeñas modificaciones que se entiende preciso a llevar a cabo:

*“6. La Secretaría de Estado de Energía resolverá y notificará a las empresas afectadas antes del 1 de octubre del año n-1 la cuantía máxima del volumen de inversión ~~ejecutada a~~ **ejecutar** el año n, ligado a la retribución que podrá ser reconocida a la empresa el año n+2.*

...//...

8. Para la valoración del volumen de inversión anual que suponen los planes de inversión presentados:

a) Se emplearán los valores unitarios de inversión a que se hace referencia en el Capítulo V.

*b) Se descontará del volumen de inversión total las ayudas, subvenciones, cesiones y las inversiones es financiadas por terceros **previstas percibir** ~~percibidas~~.*

...//...”

5.11 Sobre el artículo 11 “Control de ejecución de los planes de inversión”

Con respecto al último párrafo del apartado 1, se entiende que aquellas instalaciones no previstas inicialmente en los planes de inversión deberían ser incorporadas en la siguiente revisión anual de los mismos, ello sin menoscabo de que en supuestos excepcionales y de urgente necesidad se puedan llevar a cabo con la correspondiente motivación y previa autorización de la DGPEM, por lo que se propone la siguiente redacción para dicho párrafo.

“1. ...//...”

*Asimismo, en dichos informes deberán constar aquellas actuaciones que no estando previstas en los planes de inversión se hubieran llevado a cabo, **previa autorización de la Dirección General de Política Energética y Minas**, debiéndose motivar las razones por las que se han llevado a cabo dichas inversiones.*

En relación con los apartados 2 y 3 de este artículo, en los que se viene a establecer un mecanismo de control sobre el cumplimiento de los planes de inversión, los mismos se consideran muy rígidos para las inversiones necesarias en la red de transporte, llegándose a penalizar las inversiones de ejercicios futuros por incumplimiento de las de ejercicios pasados. En esta línea, la revisión de los planes de inversión podría establecerse desde el inicio del periodo regulatorio hasta la mitad del mismo, con una posterior revisión desde mitad del periodo al final, lo que implicaría la revisión de los planes en el año n-1 con fijación de la inversión anual para los años n, n+1 y n+2 y la revisión en el año n+2 con fijación de la inversión anual para los años n+3, n+4 y n+5. Por

todo ello, se propone eliminar dichos apartados, y sustituirlos por los que se exponen a continuación:

“2. En el caso de que una empresa no alcanzase para el semiperiodo anterior el volumen de inversión establecido en artículo 10.2:

a) Si la inversión real estuviera comprendida entre el 85 y el 100% de la inversión prevista, el devengo de estas inversiones se calculará considerando la inversión real.

b) Si la inversión real no alcanzara el 85% de la inversión prevista, el devengo de estas inversiones en el siguiente semiperiodo, se calculará considerando únicamente el 90% de la inversión real.

3. En el caso de que una empresa superase para el semiperiodo anterior el volumen de inversión establecido en artículo 10.2:

a) Si la inversión real estuviera comprendida entre el 100 y el 115% de la inversión prevista, y en el semiperiodo previo no se hubiera superado la cantidad aprobada para el mismo, el volumen de inversión aprobado por resolución de la Secretaría de Estado de Energía en el semiperiodo siguiente, se verá minorado en la misma cantidad.

b) Si la inversión real estuviera comprendida entre el 100 y el 115% de la inversión prevista, y el semiperiodo previo se hubiera superado la cantidad aprobada para el mismo, el devengo de estas inversiones en el semiperiodo siguiente se calculará considerando la inversión prevista más el 50% de la diferencia entre la inversión real y la inversión prevista.

c) Si la inversión real superara el 115% de la inversión prevista, el devengo de estas inversiones en el semiperiodo siguiente se calculará considerando el 107,5% de la inversión prevista.”

~~“2. Con el fin de incentivar el cumplimiento de los planes de inversión, aquellas empresas que durante dos años consecutivos, los años n-3 y n-2, tengan un volumen de inversión inferior en un 15 por ciento al aprobado para esos años por la Secretaría de Estado de Energía, verán minorado en el año n la cuantía máxima que se establece como volumen máximo inversión a reconocer en una cantidad de un 15 por ciento.~~

~~3. En el caso de que una empresa superase en el año n-2 el volumen de inversión establecido en artículo 10.1:~~

~~a) Si fuera en una cantidad inferior al 15 por ciento y el año previo no se hubiera superado la cantidad aprobada para ese año, el volumen de inversión aprobado por resolución de la Secretaría de Estado de Energía en el año siguiente se verá minorado en la misma cantidad.~~

~~b) Si se hubiera superado el volumen aprobado en una cuantía igual o superior al 15 por ciento, el devengo de todas las retribuciones de dicho exceso se verá minorado el año n en un 25 por ciento durante el año n. Asimismo, el volumen de inversión aprobado por resolución de la Secretaría de Estado de Energía en el año siguiente se verá minorado en 1,25 veces el exceso de volumen.~~

~~c) Si se superase el volumen señalado en el apartado anterior o se superasen los máximos establecidos durante dos o más años consecutivos, no se devengará retribución a la inversión por dicho exceso de inversión. Asimismo, el volumen de inversión aprobado por resolución de la Secretaría de Estado de Energía en el año siguiente se verá minorado en 1,25 veces el exceso de volumen.”~~



Igualmente, y en relación al apartado 4 de este artículo, se considera que el mismo no es necesario dado que las Comunidades Autónomas ya tienen atribuidas competencias de inspección para aquellas instalaciones que deben ser autorizadas por las mismas. Por lo tanto se propone la eliminación de dicho apartado.

~~“4. Las comunidades autónomas en el ámbito de sus competencias podrán inspeccionar que las instalaciones cuya autorización resulte de su competencia declaradas por las empresas como ejecutadas en el año n-2 en su territorio, han sido realmente ejecutadas. En caso de detectarse salvedades, éstas podrán ser puestas de manifiesto a la Dirección General de Política Energética y Minas antes del 1 de noviembre del año n-1.”~~

5.12 Sobre el artículo 12 “Adecuación del contenido en los planes de inversión con la planificación de la red de transporte”

En el párrafo segundo del apartado 2, la priorización en la ejecución de las instalaciones para no superar el volumen máximo de inversión debería ser realizada por el Operador del Sistema. A este respecto, en el apartado 3 se entiende necesario que el Operador del Sistema informe además de a la DGPEM a la CNMC.

“2. ...//...”

*En el caso en que resulte necesario priorizar la ejecución de instalaciones para no superar el volumen máximo de inversión objeto de retribución previsto en el artículo **10.1 7.1**, **el Operador del Sistema** los titulares de la red de transporte deberán priorizar la ejecución de las inversiones. Los criterios de priorización serán por este orden:*

...//...”

*3. En el caso en que resultase necesario realizar priorización en la ejecución de las instalaciones, el Operador del Sistema deberá informar a la Dirección General de Política Energética y Minas **y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia** sobre los planes de inversión presentados por las empresas.”*

Adicionalmente, se entiende necesario corregir las siguientes erratas:

- En el apartado 1 donde dice “establecido en el artículo 7.1” debe decir “establecido en el artículo 10.1”.
- En el apartado 2 donde dice “del presente Capítulo II” debe decir “del presente Capítulo III”.

5.13 Sobre el artículo 14 “Valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento”

En relación al segundo párrafo del apartado 3, se establece que los costes unitarios vendrán afectados por un factor que impulse la eficiencia e introduzca competencia referencial. Dado que en España hay legalmente designado un transportista único, se entiende necesario modificar dicho párrafo al objeto de poder extender el *benchmarking* al ámbito internacional. Adicionalmente, en el tercer párrafo de este apartado 3 se señala que los valores unitarios en ningún caso incorporarán, entre otros, costes financieros. Al respecto, se entiende preciso señalar que los vigentes costes unitarios –en realidad todos los aprobados hasta la fecha-, y sobre los que esta Comisión está trabajando para su revisión, incorporan los costes financieros asociados al periodo de ejecución medio de las distintas instalaciones de la red de transporte (intereses intercalarios), por lo que se entiende necesario recoger dicha realidad.

“3. ...//...

*Como consecuencia del carácter de monopolio natural de la actividad de transporte de energía eléctrica y con el fin de impulsar la eficiencia en su gestión, estos valores unitarios vendrán afectados por un factor que impulse la eficiencia e introduzca competencia referencial. **Para el cálculo del mismo podrán utilizarse estudios y comparativas a nivel europeo que tengan en consideración los datos y evolución de las distintas empresas transportistas europeas, desarrollados por las Autoridades Reguladoras Nacionales y con la participación de los transportistas.***

*En ningún caso dichos valores unitarios incorporarán costes financieros **distintos de los intereses intercalarios** ni otros no vinculados directamente a la actividad de transporte de energía eléctrica.”*

Adicionalmente, el apartado 5 de este artículo debe pasar a ser el 4 y debe corregirse la siguiente errata:

“~~5.~~ **4.** Los valores unitarios de referencia serán únicos para todo el territorio nacional, sin perjuicio de las especificaciones **previstas** ~~prestas~~ en el apartado 2.”

5.14 Sobre el artículo 15 “Procedimiento de actualización de los valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento”

En los apartados 1 y 2 del presente artículo, a la hora de definir los valores de IPC y de IPRI que se utilizan en la actualización de los valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento, respectivamente, se señala que los mismos serán el menor valor entre

el observado en España y en la zona euro. Al respecto, se entiende que al igual que se recoge en los Anexos III y IV del Real Decreto-ley 9/2013, de 12 de julio, únicamente deberían ser considerados los correspondientes a España.

“1. ...//...

...//...

IPC_{n-2}, es el menor valor de la variación del Índice de Precios de Consumo a impuestos constantes sin alimentos no elaborados ni productos energéticos del año n-2 en España y el mismo armonizado de la zona euro.

IPRI_{n-2}, es el menor valor de la variación del índice de precios industriales de bienes de equipo del año n-2 en España o en la Eurozona.

...//...

2. ...//...

...//...

IPC_{n-2}, es el menor valor de la variación del Índice de Precios de Consumo a impuestos constantes sin alimentos no elaborados ni productos energéticos del año n-2 en España y el mismo armonizado de la zona euro.

IPRI_{n-2}, es el menor valor de la variación del índice de precios industriales de bienes de equipo del año n-2 en España o en la Eurozona.

...//...”

5.15 Sobre el artículo 16 “Integración de instalaciones existentes a la red de transporte”

En el apartado 1 debería cambiarse la palabra “acometidas” por “líneas particulares de consumidores”.

En este artículo se establece la posibilidad de que una línea de evacuación de generación o una línea particular de consumidor, que discurren de forma paralela a una instalación de transporte prevista a la planificación, puedan ser incorporadas a la red de transporte, siempre que conlleve un beneficio económico para el sistema eléctrico. A pesar de ser instalaciones que han sido sufragadas por generadores o consumidores, el artículo 16.3.b) establece expresamente que se podrá reconocer al transportista un valor de inversión sobre la instalación incorporada, que no podrá superar el valor neto de inversión resultante de calcular el valor bruto de inversión, empleando los valores unitarios, y descontando la amortización lineal del activo desde su fecha de puesta en marcha.

Esta previsión implica, por una parte, que la cesión de la instalación del generador/consumidor al transportista pueda no ser gratuita, lo que constituye una asimetría con respecto a la actividad de distribución.

Además, el reconocer un valor a la inversión de la instalación cedida al transportista, implica que el sistema acabe sufragando finalmente una parte de la instalación, que ha sido en el pasado ya sufragada por el generador/consumidor conforme le correspondía bajo la normativa.

Si bien se comparte la consideración de que esta medida puede reducir en algunos casos los costes del sistema, también fomenta que dejen de realizarse cesiones gratuitas que los titulares de las instalaciones pudieran haber realizado con objeto de evitar los costes de mantenimiento de la instalación. Además, puede ser discriminatorio para otros consumidores/generadores que han tenido que sufragar su instalación íntegramente, así como asimétrico con la actividad de distribución donde no se contempla esta previsión.

Adicionalmente, se requiere al transportista la presentación de una auditoría de la instalación, de titularidad particular, que se pretende incorporar total o parcialmente a la red de transporte en la que se recojan los costes de inversión en que se incurrió y los costes proporcionales al tramo de la instalación que se pretende incorporar a la red de transporte. Dicha información no es previsible que esté a disposición de la empresa transportista ya que la misma fue ejecutada por un tercero.

Por ello, se proponen los siguientes cambios de redacción:

"2. Para su incorporación a la red de transporte, el transportista deberá presentar la solicitud a la Dirección General de Política Energética y Minas acompañada de:

*a) Acuerdo entre ambas partes para el inicio de la transmisión de ~~dicha~~ titularidad de dicha instalación, **que deberá ser gratuita**.*

b) Autorizaciones administrativas y de puesta en servicio de la instalación a transferir.

*c) Auditoría de la instalación que recoja ~~los costes de inversión en que se incurrió y~~ los costes **actuales de inversión** proporcionales al tramo de la instalación que se desea incorporar a la red de transporte.*

d) Años transcurridos desde la puesta en servicio.

e) Costes de adecuación si estos fueran necesarios.

f) Ahorro anual para el sistema respecto a la construcción de la instalación prevista en la planificación considerando exclusivamente los costes de retribución de la red de transporte.



Comisión

Nacional

de Energía

3. La Dirección General de Política Energética y Minas resolverá previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. El informe de la mencionada Comisión deberá recoger:

~~a) Una propuesta de vida útil residual de la instalación~~

~~b) a) Una propuesta de valor de inversión a reconocer, que tendrá en cuenta los costes de adecuación de la instalación para ser incorporada a la red de transporte y los costes de gestión y tramitación que en ningún caso superará el valor neto de inversión resultante de calcular el valor bruto de inversión empleando los valores unitarios a que hace referencia el Capítulo V y descontando la amortización lineal acumulada del activo.~~

~~e) b) Un análisis coste-beneficio de la propuesta presentada por el transportista de incorporación de la instalación de generación o consumo a la red de transporte.”~~

En el apartado 4, donde dice VI_i debe de decir VI_j.

5.16 Sobre el artículo 17 “Adelanto de las inversiones”

El apartado 1 establece que el Operador del Sistema solo podrá otorgar puntos de conexión sobre la red de transporte existente y en servicio o bien sobre la red de transporte planificada. Al respecto, se entiende preciso sustituir *Operador del Sistema* por *transportista*, ya que son estos últimos los que otorgan, en su caso, los puntos de conexión.

~~“1. El transportista ~~operador del sistema~~ sólo podrá otorgar puntos de conexión ...//...”~~

Se corrige una errata en el apartado 2.

~~“2. Los consumidores o productores de energía eléctrica que por motivos sobrevenidos desearan una fecha de puesta en servicio más temprana a la señalada ~~en los apartados anteriores~~ o en el plan de inversiones aprobado por la Secretaría de Estado de Energía, ...//...”~~

En la primera frase del tercer párrafo del punto tres, debería añadirse un “*la*” entre las palabras “*será*” y “*diferencia*”

5.17 Sobre el artículo 18 “Inversiones singulares”

Se debería modificar el párrafo segundo del apartado 1 para dar cabida a otras tipologías de instalaciones singulares, además de las expresamente señaladas, que puedan surgir en base a las necesidades de la red. Por ello, se propone añadir la siguiente puntualización al citado párrafo:

~~“A estos efectos, tendrán la consideración de inversiones singulares, entre otras, los tendidos submarinos, los tendidos desarrollados en corriente continua y las estaciones convertidores de corriente alterna a corriente continua.~~

5.18 Sobre el artículo 20 “Intensidad del incentivo”

En la Propuesta se establece que el incentivo a la disponibilidad que podrá percibir la empresa podrá oscilar entre el +1,5% y el -2% de su retribución por operación y mantenimiento. Al respecto, se considera que dicho porcentaje debería poder fijarse al principio de cada período regulatorio, en función de las variaciones observadas en los años anteriores. Esta Comisión entiende que dicho porcentaje debería encontrarse entre el conjunto de parámetros técnicos y económicos que se establecerán al de inicio de cada período regulatorio por Resolución del DGPEM. Adicionalmente, y en cualquier caso, el porcentaje debería ser similar en su valor positivo (bonificación) y negativo (penalización).

“1. El incentivo a la disponibilidad que podrá percibir la empresa i el año n podrá oscilar entre el +2% 1,5% y el -2% de su retribución por operación y mantenimiento de dicho año.”

En el apartado 2 debe corregirse una errata:

“La cuantía máxima que podrá tomar el incentivo a la disponibilidad obtenida por la empresa i el año n se denominará $CM_{ax_i, n}$ y a la cuantía mínima que podrá tomar la penalización vinculada a la disponibilidad obtenida por la empresa j el año n si incumple los valores objetivos será $CM_{in_i, n}$.”

5.19 Sobre el artículo 21 “Definiciones a efectos del incentivo a la disponibilidad de la red de transporte”

Se deberían corregir las siguientes erratas:

“b) Tiempo de indisponibilidad de una instalación: $t_j - T_j$, número de horas que la instalación de transporte de energía eléctrica j no está disponible para su correcto funcionamiento.

...//...

d) Índice de Disponibilidad de una instalación j el año $n-2$, $ID_{j,n-2}$, expresa por el porcentaje del tiempo total que dicha instalación j ha estado disponible para el servicio a lo largo del año $n-2$ ~~n~~ , siendo ...//...

...//...

*e) Índice de indisponibilidad de una familia de instalaciones F de la empresa i el año $n-2$, $IDF_{i,n-2}$. Expresa la disponibilidad durante el año $n-2$ ~~n~~ **de** las instalaciones transporte j de la empresa i que se incluyen en la familia F y se calculará de acuerdo a la siguiente expresión:*



Comisión

Nacional

de Energía

$$IIF_{i,n-2} = \frac{\sum_{\forall j \text{ de } i \text{ que } \in F} t_j \cdot PN_j}{\sum_{\forall j \text{ de } i \text{ que } \in F} T_j \cdot PN_j} \cdot 100$$

f) Disponibilidad de una familia de instalaciones F de la empresa i el año $n-2$, $IDF_{i,n-2}$. Expresa la disponibilidad durante el año **n-2** **de** las instalaciones j transporte de la empresa i ...//...”

5.20 Sobre el artículo 22 “Índice ponderado disponibilidad global de una empresa”

Se debe corregir la fórmula que define el índice de disponibilidad ponderado de la red de transporte propiedad de la empresa i el año $n-2$, de acuerdo con lo siguiente:

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

Del mismo modo, se debe corregir la fórmula para calcular el valor $K_{F,n-2}$, de acuerdo con lo siguiente:

$$K_{F,n-2} = \frac{\sum_{\forall j \text{ de } F} COM_{F,j} \cdot UF_j}{\sum_{\forall j} COM_{F,j} \cdot UF_j}$$

Adicionalmente, se debería incluir la definición de UF_j de acuerdo con el siguiente texto:

“UF_j: Unidades físicas de la instalación j”

5.21 Sobre el artículo 23 “Formulación del incentivo de disponibilidad”

En el artículo 23 se debería modificar la formulación del incentivo de disponibilidad, de tal manera que el artículo quedase redactado de la siguiente manera:

“1. El incentivo de disponibilidad que la empresa i percibirá el año n $InD_{i,n}$ se calculará de acuerdo a la siguiente expresión:

a) Si $ID_{i,n-2} \geq ID_{\min-i,n-2}$

$$InD_{i,n} = CMax_{i,n} \cdot \frac{(ID_{i,n-2} - ID_{\min-i,n-2})}{(ID_{\text{objetivo periodo}} - ID_{\min-i,n-2})}, \text{ Con un valor máximo de } InD_{i,n} = CMax_{i,n}$$

b) Si $ID_{i,n-2} < ID_{\min-i,n-2}$



$$InD_{i, n} = -CMin_{i, n} \cdot \frac{(ID_{min-i, n-2} - ID_{i, n-2})}{(ID_{objetivo_periodo} - ID_{min-i, n-2})}, \text{ Con un valor m\u00ednimo de } InD_{i, n} = -CMini, n$$

d\u00f3nde

$CMax_{i, n}$, $CMin_{i, n}$ y $ID_{i, n-2}$; son los t\u00e9rminos definidos en los art\u00edculos anteriores.

$ID_{min-i, n-2}$ Es el \u00edndice ponderado disponibilidad global m\u00ednimo exigido a la empresa i el a\u00f1o $n-2$ para no ser penalizada. Este valor se calcular\u00e1 como el valor medio del \u00edndice ponderado disponibilidad global de la empresa i de los 3 a\u00f1os previos al $n-2$.

$ID_{objetivo_periodo}$ Es el valor del \u00edndice ponderado disponibilidad establecido como objetivo para el periodo regulatorio.

2. El valor $ID_{objetivo_periodo}$ se encontrar\u00e1 entre los se\u00f1alados en el art\u00edculo 3.3, **y se establecer\u00e1** antes del inicio de cada periodo regulatorio mediante resoluci\u00f3n del Director General de Pol\u00edtica Energ\u00e9tica y Minas previa propuesta de la Comisi\u00f3n Nacional de los Mercados y la Competencia.”

5.22 Sobre el art\u00edculo 24 “Obligaciones de informaci\u00f3n”

A respecto del mismo se entiende necesario realizar comentarios relativos al r\u00e9gimen sancionador. Las menciones a dicho r\u00e9gimen figuran en los apartados 1.b) y 5. El primero de tales apartados se refiere a una particular infracci\u00f3n consistente en la falta de comunicaci\u00f3n a la DGPEM y a la CNMC de las instalaciones que sean objeto de transmisi\u00f3n o baja. El apartado 5 de dicho art\u00edculo, se refiere, en general, a la infracci\u00f3n consistente en el incumplimiento de deberes de informaci\u00f3n, aunque se exige para ello que tal incumplimiento sea “reiterado”. Respecto de tales apartados:

- Ser\u00eda aconsejable suprimir la menci\u00f3n al r\u00e9gimen sancionador que contiene el citado apartado 1.b). Y ello porque el tambi\u00e9n citado apartado 5 ya remite al r\u00e9gimen sancionador ante el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones previstas en el art\u00edculo 24, incluida la falta de comunicaci\u00f3n de una baja o transmisi\u00f3n.
- Deber\u00eda suprimirse el elemento consistente en la “reiteraci\u00f3n” de la conducta para que la misma se considere sancionable. La reiteraci\u00f3n puede permitir una agravaci\u00f3n de la conducta, pero no se constituye como un elemento indispensable



del tipo para que exista infracción. Tal infracción puede existir desde el primer incumplimiento.

Con independencia de lo anterior, en las obligaciones de información que las empresas transportistas deberán remitir a la DGPEM y a la CNMC para la inclusión de nuevas instalaciones de transporte en el régimen retributivo, no se establece una fecha concreta. Se propone fijar dicha fecha en el 1 de mayo de cada ejercicio. Así mismo se corrige una errata de redacción en epígrafe a) del apartado 1.

“1. Para la inclusión de nuevas instalaciones de transporte en el régimen retributivo, los titulares de instalaciones de transporte deberán:

*a) Remitir a la Dirección General de Política Energética y Minas y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia **antes del 1 de mayo de cada ejercicio** la siguiente información para todas las instalaciones puestas en servicio el año n-2 ya sean nuevas o ~~para la o~~ **se trate de** la modificación ~~de la retribución~~ de una instalación existente, ...//...”*

En el apartado 3, párrafo tercero, debería sustituirse el comienzo del mismo por:

*“A estos efectos, **se** realizarán...”*

5.23 Sobre el artículo 25 “Auditoría”

Se establece en el apartado 1 de este artículo que la CNMC remitirá una propuesta de resolución de auditoría a la DGPEM antes del 1 de enero de cada año. Se propone que dicha fecha se modifique al 15 de enero de cada año.

“1. ...//...”

*A estos efectos la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia remitirá una propuesta de resolución a la Dirección General de Política Energética y Minas antes del **15** de enero de cada año.”*

Adicionalmente, en relación con el contenido del artículo 25 de la Propuesta, esta Comisión reitera lo ya manifestado en su Informe 16/2013 sobre el Anteproyecto de Ley del Sector Eléctrico, en lo referente a su artículo 20 “Contabilidad e información”.

En concreto, se señala que esta Comisión valora positivamente la voluntad de incorporar reglas que pretenden garantizar la independencia y autonomía de las empresas



encargadas de realizar las auditorías necesarias para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte.

Ello no obstante, esta Comisión considera que el alcance de las previsiones contenidas en el apartado segundo del artículo 25 de la propuesta resultan limitados, por los siguientes motivos:

- La incompatibilidad afecta expresamente a *“la empresa auditora que resulte adjudicataria”*. Dada la configuración de muchas empresas auditoras, que se integran en grandes grupos societarios en los que se desarrollan tanto trabajos de auditoría como trabajos de consultoría y asesoramiento (*audit/non audit services*), cabría extender la incompatibilidad respecto de todas las entidades que forman parte del mismo grupo societario al que pertenezca la empresa de auditoría.
- Lo mismo cabe decir respecto de la entidad auditada, en la medida en que la empresa sobre cuya actividad recae la auditoría puede estar integrada en un grupo societario, de modo que la incompatibilidad de la auditora para simultanear otras relaciones contractuales debería extenderse a todas las sociedades que forman parte del grupo de aquella.
- No parece suficiente para garantizar la independencia que la prohibición de mantener relaciones contractuales sólo se exija de manera simultánea durante el periodo regulatorio en que se realicen dichos trabajos. El riesgo de quiebra de los principios de independencia y autonomía también puede producirse por la vinculación contractual existente durante el periodo regulatorio anterior o posterior a aquel en el que se realicen los trabajos destinados al cálculo de la retribución de transporte.

Por todo ello, se propone que el segundo párrafo del apartado segundo del artículo 25 de la Propuesta quede redactado como sigue, a efectos de que en los concursos de adjudicación convocados por la CNMC, dicha Comisión disponga del fundamento jurídico preciso para establecer las siguientes limitaciones:

“La empresa auditora o las empresas del grupo al que ésta pertenezca, que lleven a cabo servicios de auditoría para el reconocimiento de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica a una sociedad, no podrán realizar, directa o indirectamente, actividades o servicios distintos de auditoría sobre la sociedad



auditada o sobre cualquiera de las empresas del grupo al que ésta pertenezca durante el mismo periodo regulatorio, ni durante dos años anteriores o posteriores a dicho periodo.

De la misma manera, la empresa auditora o las empresas del grupo a los que ésta pertenezca que realicen directa o indirectamente actividades o servicios distintos de auditoría sobre una sociedad, no podrán llevar a cabo servicios de auditoría para el reconocimiento de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica para la misma sociedad o cualquiera de las empresas del grupo al que ésta pertenezca, ni durante dos años anteriores o posteriores a dicho periodo”.

5.24 Sobre el artículo 26 “Pagos por estudios de conexión y acceso a la red de transporte”

El cobro de precios por estudios, algo novedoso, se considera criticable, tal como ha resaltado en su informe alguna Comunidad Autónoma. La elaboración de estudios de conexión y acceso se ha venido realizando hasta la fecha sin compensación alguna adicional a la retribución regulada correspondiente, al considerarse una de sus funciones del transportista y operador del sistema, respectivamente. La vigente Ley 54/1997 no permite el cobro de cantidad alguna por la realización de estudios de capacidad conducentes al acceso y conexión. De otro lado, el artículo comentado nada dice acerca del carácter de ingresos liquidables del sistema de las cantidades que perciba el transportista por estudios de conexión.

Aunque tal retribución fuese posible, se considera un obstáculo al acceso y conexión de instalaciones a la red de transporte, aspecto criticable de por sí. Por último, el baremo por nivel de tensión como criterio para determinar el precio de los estudios no parece suficientemente justificado.

5.25 Sobre la Disposición Adicional Primera “Propuestas a remitir por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia”

Se propone sustituir las fechas que figuran en esta disposición de acuerdo con el siguiente texto, si bien el apartado 2 debería ser eliminado si finalmente se atiende a las consideraciones sobre la no procedencia de establecer pagos por estudios de conexión y acceso a la red de transporte:



Comisión

Nacional

de Energía

*“1. La Comisión Nacional de los Mercados y Competencia remitirá al Ministerio de Industria, Energía y Turismo **en el plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor del presente real decreto** antes del 1 de abril de 2014 propuestas sobre:*

...//...

*2. **En el plazo máximo de 1 año desde la entrada en vigor del presente real decreto** Antes del 1 de noviembre de 2014 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia remitirá a la Dirección General de Política Energética y Minas una propuesta de los pagos por estudios de conexión y acceso a la red de transporte, de acuerdo a lo establecido en el artículo 26.*

5.26 Sobre la Disposición Adicional Segunda “Particularidades del primer periodo regulatorio”

Debería de eliminarse en la primera frase del apartado 2 un “de la” después de “con independencia”.

En el apartado 3, el límite de inversión previsto debería corresponderse al artículo 11, y no al 13 como aparece en la Propuesta.

5.27 Sobre la Disposición Transitoria Primera “Metodología de retribución hasta el inicio del primer periodo regulatorio”

Debe corregirse la siguiente errata:

“1. Se considerará año de inicio el periodo regulatorio el siguiente al que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Se haya producido la aprobación de la orden señalada en el Capítulo V.

*b) Se disponga del inventario auditado de instalaciones a que se hace referencia en el artículo **24.1.d)** 25.4.”*