

ACUERDO RELATIVO A LA APROBACIÓN DE LA DECISIÓN COORDINADA SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DE LOS COSTES DE INVERSIÓN DE LA INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA ESPAÑA-FRANCIA A TRAVÉS DEL GOLFO DE VIZCAYA.

DCOOR/DE/013/17

PLENO

PRESIDENTE

D. José María Marín Quemada

VICEPRESIDENTA

D^a. María Fernández Pérez

CONSEJEROS

D. Josep Maria Guinart Solà
D^a. Clotilde de la Higuera González
D^a. María Ortiz Aguilar
D. Benigno Valdés Díaz
D^a. Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain
D. Mariano Bacigalupo Saggese
D^a. María Pilar Canedo Arrillaga

SECRETARIO

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 20 de septiembre de 2017.

En el ejercicio de la función de las Autoridades Reguladoras Nacionales de adoptar decisiones coordinadas sobre la distribución de los costes de inversión que debe asumir cada gestor de la red de transporte en las inversiones con impactos transfronterizos, el Pleno aprueba el siguiente acuerdo:

ANTECEDENTES DE HECHO

Se ha recibido en la CNMC escrito de Red Eléctrica de España, S.A.U., gestor de la red de transporte de electricidad de España, presentando propuesta de distribución transfronteriza de costes para el interconector eléctrico del Golfo de Vizcaya (*Biscay Gulf Project*), entre España y Francia. La propuesta ha sido elaborada juntamente con el gestor de la red de transporte francés RTE (Réseau de Transport d'Électricité) y ha sido, presentada, asimismo, ante la Commission de Régulation de l'Énergie.

Recibida esta propuesta de los gestores de la red de transporte involucrados, y al objeto de la decisión que corresponde adoptar con la autoridad reguladora nacional francesa, la CNMC se ha coordinado con la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

El Reglamento (UE) nº 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas, establece una serie de previsiones en orden a desarrollar e inter-operar infraestructuras energéticas transeuropeas conforme a los corredores y aéreas prioritarios que se recogen en el anexo I. Dicho anexo I, en lo que se refiere a las infraestructuras de electricidad, contempla –en su punto 1.2)- como corredores prioritarios las *“Interconexiones eléctricas en el eje norte-sur de Europa Occidental («NSI West Electricity»): Interconexiones entre Estados miembros de la región y con la región mediterránea, incluida la Península Ibérica, en particular para integrar la electricidad obtenida a partir de fuentes de energía renovables y reforzar las infraestructuras de la red interior para fomentar la integración del mercado en la región”*.

Por su parte, el anexo II, de este Reglamento (UE) nº 347/2013 establece las categorías de infraestructuras energéticas que se han de desarrollar con objeto de ejecutar las prioridades:

“Las categorías de infraestructura energética que se han de desarrollar con objeto de ejecutar las prioridades en materia de infraestructura energética recogidas en la lista del anexo I son las siguientes:

1) en relación con la electricidad:

a) líneas de transporte de alta tensión aéreas, si han sido diseñadas para una tensión de 220 kV o superior, y cables de transporte soterrados y submarinos, si han sido diseñados para una tensión de 150 kV o superior;

b) por lo que respecta, en particular, a las autopistas de la electricidad, cualquier soporte material diseñado para permitir el transporte de electricidad en el nivel de alta tensión y de muy alta tensión, con el fin de conectar grandes volúmenes de producción o almacenamiento de electricidad situados en uno o varios Estados miembros o terceros países con el consumo de electricidad a gran escala de otro u otros Estados miembros;

c) instalaciones de almacenamiento de electricidad utilizadas para almacenar la electricidad con carácter permanente o temporal en una infraestructura sobre el suelo o subterránea o en sitios geológicos, siempre que estén directamente conectadas con líneas de transporte de alta tensión diseñadas para una tensión de 110 kV o superior;

d) cualquier equipo o instalación esencial para que los sistemas definidos en las letras a) a c) puedan funcionar sin riesgos, de forma segura y eficiente,

incluyendo la protección, el seguimiento y los sistemas de control de todos los niveles de voltaje y subestaciones;

e) cualquier equipo o instalación, tanto a nivel del transporte como de la distribución de media tensión, destinado a la comunicación digital bidireccional, en tiempo real o cuasi real, el seguimiento y la gestión interactiva e inteligente de la producción de electricidad, de su transporte, distribución y consumo dentro de una red de electricidad con vistas al desarrollo de una red que integre de manera eficiente la conducta y las actuaciones de todos los usuarios conectados a ella —productores, consumidores y aquellos que hacen ambas cosas— con el fin de garantizar un sistema de electricidad económicamente eficiente, sostenible, con pocas pérdidas y una calidad, seguridad de suministro y fiabilidad elevados;”

Con respecto a estas instalaciones de electricidad (salvo la relativa a las instalaciones de almacenamiento y a las de comunicación bidireccional), el artículo 12 del Reglamento (UE) nº 347/2013 prevé el reparto de los costes entre los promotores del proyecto de infraestructura transeuropea, conforme a un procedimiento en el que intervienen las Autoridades Reguladoras Nacionales involucradas, que habrán de adoptar una decisión coordinada sobre dicho reparto de costes entre los gestores de la red de transporte afectados, así como su inclusión en las tarifas. A falta de acuerdo entre las Autoridades Reguladoras Nacionales, la decisión sobre el reparto de costes debería ser adoptada por la Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía:

*“1. Los costes de inversión en que se incurra con eficiencia, lo que excluye los costes de mantenimiento, relacionados con un proyecto de interés común incluido en las categorías establecidas en el anexo II, punto 1, letras a), b) y d), y anexo II, punto 2, correrán a cargo de los gestores de redes de transporte de que se trate o de los promotores de proyecto de la infraestructura de transporte de los Estados miembros a los que el proyecto aportará un impacto positivo neto y, en la medida en que no estén cubiertos por los ingresos derivados de la congestión o por otras tasas, serán pagados por los usuarios de la red a través de las tarifas de acceso a la red en el Estado o Estados miembros en cuestión.
(...)*

3. Para los proyectos de interés común a los que se aplique lo dispuesto en el apartado 1, el promotor del proyecto deberá informar regularmente, al menos una vez al año y hasta la puesta en servicio del proyecto, a todas las autoridades reguladoras nacionales correspondientes del progreso de dicho proyecto y de los costes e impactos asociados con él.

Tan pronto como este proyecto haya alcanzado suficiente madurez, el promotor o promotores del proyecto, previa consulta a los gestores de redes de transporte de los Estados miembros a los que el proyecto aportará un impacto positivo neto significativo, presentarán una solicitud de inversión. Dicha solicitud de inversión incluirá una solicitud de distribución transfronteriza de costes y se presentará a

todas las autoridades reguladoras nacionales correspondientes, acompañada de los siguientes elementos:

- a) un análisis de costes y beneficios específico del proyecto y coherente con la metodología elaborada en virtud del artículo 11, que tenga en cuenta los beneficios aportados más allá de las fronteras del Estado miembro de que se trate;*
- b) un plan estratégico que evalúe la viabilidad financiera del proyecto, incluida la solución de financiación elegida y, para proyectos de interés común que entren dentro de la categoría establecida en el anexo II, punto 2, los resultados de las pruebas en el mercado, y*
- c) si los promotores de proyecto llegan a un acuerdo al respecto, una propuesta motivada de distribución transfronteriza de los costes.*

Si un proyecto lo promueven varios promotores de proyecto, presentarán su solicitud conjuntamente.

(...)

Las autoridades reguladoras nacionales y la Agencia mantendrán la confidencialidad de la información sensible desde el punto de vista comercial.

4. En el plazo de seis meses a partir de la fecha en que las autoridades reguladoras nacionales correspondientes hayan recibido la última solicitud de inversión, las autoridades reguladoras nacionales, previa consulta a los promotores de proyecto de que se trate, adoptarán decisiones coordinadas sobre la distribución de los costes de inversión que deberá asumir cada gestor de redes de transporte para dicho proyecto, así como sobre su inclusión en las tarifas. Las autoridades reguladoras nacionales podrán decidir distribuir solo una parte de los costes o podrán decidir distribuir los costes entre un paquete de varios proyectos de interés común.

(...)

5.(...) Las autoridades reguladoras nacionales notificarán sin demora a la Agencia la decisión relativa a la distribución de los costes, junto con toda la información pertinente relacionada con la misma. En particular, la información contendrá las justificaciones detalladas en que se haya basado la distribución de los costes entre los Estados miembros, como por ejemplo las siguientes:

- a) una evaluación de los impactos identificados, incluidos los relativos a las tarifas de la red, en cada uno de los Estados miembros en cuestión;*
- b) una evaluación del plan estratégico mencionado en el apartado 3, letra b);*
- c) las externalidades positivas, a escala regional o de la Unión, que generaría el proyecto;*

d) los resultados de la consulta con los promotores de proyecto en cuestión.

La decisión de distribución de los costes será publicada.

6. Cuando las autoridades reguladoras nacionales correspondientes no hayan alcanzado un acuerdo sobre la solicitud de inversión en el plazo de seis meses a partir de la fecha en que la solicitud haya sido recibida por la última de dichas autoridades, informarán sin demora a la Agencia.

(...)”

En el marco del procedimiento expuesto, la CNMC y CRE han llegado a un acuerdo a los efectos de repartir –entre Red Eléctrica de España, S.A.U. y Réseau de Transport d’Électricité- los costes de la interconexión eléctrica del Golfo de Vizcaya.

Vistos los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho expuestos, el Pleno de la CNMC,

ACUERDA

Primero.- Aprobar el reparto entre Red Eléctrica de España, S.A.U. y Réseau de Transport d’Électricité de los costes correspondientes a la interconexión eléctrica España-Francia a través del Golfo de Vizcaya (“Biscay Gulf Project”) conforme a la Decisión Coordinada con la Commission de Régulation de l’Énergie que se adjunta al presente acuerdo.

Segundo.- Notificar este acuerdo a Red Eléctrica de España, S.A.U. Asimismo, la presente Decisión Coordinada será notificada a Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía, en cumplimiento del artículo 12.5 del Reglamento (UE) 347/2013.

Tercero.- Publicar en la página web de la CNMC el presente acuerdo, previa disociación de los aspectos confidenciales, en cumplimiento del artículo 12.5 del Reglamento (UE) 347/2013.