



**MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA PROPUESTA DE
CIRCULAR DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS
MERCADOS Y LA COMPETENCIA POR LA QUE SE
APRUEBAN INSTALACIONES TIPO Y LOS VALORES
UNITARIOS DE REFERENCIA DE OPERACIÓN Y
MANTEMIENTO POR ELEMENTO DE INMOVILIZADO QUE
SE EMPLEARÁN EN EL CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN
DE LAS EMPRESAS TITULARES DE INSTALACIONES DE
TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

23 de octubre de 2019

CIR/DE/014/19

Índice

1 OBJETO	3
2 ANTECEDENTES Y NORMATIVA APLICABLE	3
3 OPORTUNIDAD Y NECESIDAD DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR	5
4 NORMATIVA A LA QUE AFECTA	6
5 DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	7
6 VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS	9
7 CONTENIDO Y ANÁLISIS TÉCNICO	13
7.1 Estructura de la Circular	13
7.2 Introducción: líneas generales para el cálculo de los nuevos valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento	14
7.2.1 Análisis de los costes obtenidos a partir de la información de carácter contable y económico-financiera (SICSE).....	14
7.2.2 Análisis de los costes de operación y mantenimiento obtenidos a partir de la información regulatoria de costes (SICORE)	15
7.2.3 Conclusiones y resumen de ajustes a realizar	27
7.3 Desglose de los costes totales de operación y mantenimiento (O&M) retribuibiles por tipología de activo	29
8 ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA CIRCULAR	31
8.1 Impacto económico de las modificaciones en la retribución por operación y mantenimiento	31
8.2 Otros impactos	32
8.3 Análisis coste-beneficio	33
9 MODIFICACIONES CONSECUENCIA DE LA NUEVA CIRCULAR DE RETRIBUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE	33
10 CONCLUSIONES	34

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA POR LA QUE SE APRUEBAN LAS INSTALACIONES TIPO Y LOS VALORES UNITARIOS DE REFERENCIA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO POR ELEMENTO DE INMOVILIZADO QUE SE EMPLEARÁN EN EL CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS TITULARES DE INSTALACIONES DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA

1 OBJETO

El objeto de la presente memoria justificativa consiste en explicar de manera detallada la metodología seguida para la obtención de los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento que se van a aplicar a partir del año 2020, en que comienza un nuevo periodo regulatorio, en el marco de lo previsto en la propuesta de Circular de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.

La presente Circular tiene por objeto establecer las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado de las instalaciones de transporte de energía eléctrica, tanto para la península como para las Islas Baleares, Tenerife y Gran Canaria y para las restantes islas pertenecientes a archipiélago canario, para dar inicio al periodo regulatorio 2020-2025, completando lo propuesto en la mencionada Circular sobre la metodología de retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica a partir del ejercicio 2020.

A este fin, se han de establecer las instalaciones tipo de la red de transporte, introduciendo nuevas tipologías que permitan la adecuada inclusión de energías renovables, la digitalización de las redes y la descarbonización del sistema, así como los nuevos valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento de la red de transporte, tanto para la península como para las Islas Baleares, Tenerife y Gran Canaria y para las restantes islas pertenecientes a archipiélago canario.

En relación a los valores unitarios de referencia de inversión aplicables a partir del ejercicio 2020, seguirán siendo los establecidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, en tanto en cuanto, no haya suficiente información para su modificación.

2 ANTECEDENTES Y NORMATIVA APLICABLE

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, tiene como finalidad básica establecer la regulación del sector eléctrico, garantizando el suministro eléctrico con los niveles necesarios de calidad y al mínimo coste posible,

asegurar la sostenibilidad económica y financiera del sistema y permitir un nivel de competencia efectiva en el sector eléctrico, todo ello dentro de los principios de protección medioambiental propios de una sociedad moderna.

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

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

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

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

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

Con fecha 11 de enero de 2019, se aprobó el Real Decreto-ley 1/2019, de medidas urgentes para adecuar las competencias de la CNMC a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación con las Directivas 2009/72/CE y 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y del gas natural.

El Real Decreto-ley modifica el artículo 7.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y asigna a esta Comisión la función de establecer, mediante Circular, previo trámite de

audiencia y con criterios de eficiencia económica, transparencia, objetividad y no discriminación, la metodología, los parámetros y la base de activos para la retribución de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica, conforme las orientaciones de política energética. Las Circulares de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

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

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

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

Es por ello por lo que corresponde a la CNMC establecer, a partir del ejercicio 2020, las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia, en este caso de operación y mantenimiento, por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica en el periodo 2020- 2025.

3 OPORTUNIDAD Y NECESIDAD DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR

El Real Decreto 1047/2013 fijó las bases para el cálculo de la retribución de las empresas transportistas, aplicable a períodos normativos de 6 años, basada en la fijación de valores estándares en aquello en que fuese posible y estableciendo un incentivo para la mejora de la disponibilidad de las instalaciones.

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

La propuesta de Circular sobre la metodología de retribución de la actividad de transporte establece una formulación para retribuir los activos de transporte clara, estable y predecible que contribuye a aportar estabilidad regulatoria y con ello a reducir los costes de financiación de la actividad de transporte y los del

sistema eléctrico, contemplando las nuevas necesidades futuras incluyendo mejoras que permitan:

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

La propuesta de Circular sobre la metodología retributiva del transporte prevé el establecimiento de unos nuevos valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento en base a la información de la Circular 1/2015, de 22 de julio, de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad, almacenada en la base de datos SICORE (Sistema de Información de Costes Regulados).

En definitiva, la presente Circular contempla la citada propuesta de valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento, que consiste básicamente en una revisión de los que se encuentran actualmente en vigor, conforme a la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, por la que se aprueban las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica.

4 NORMATIVA A LA QUE AFECTA

La propuesta de Circular viene a regular, sobre la base de las competencias concedidas por el Real Decreto-ley 1/2019 a la CNMC, el establecimiento de las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica, afectando a la Orden IET/2659/2015, en lo que se refiere al coste de los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento, así como a cualquier disposición normativa en tanto se oponga a lo contenido en esta Circular, que se dicta por la CNMC en aplicación de las funciones que le confiere el Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero.

5 DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

En fecha 14 de febrero de 2019, la CNMC envió al Ministerio para la Transición Ecológica el plan para la tramitación de las Circulares a desarrollar por la CNMC, en cumplimiento del procedimiento establecido en la Disposición transitoria primera del Real Decreto-ley 1/2019. En lo que se refiere a la retribución del transporte eléctrico, la CNMC indicó lo siguiente:

<i>Circular de desarrollo normativo</i>	<i>Descripción</i>	<i>Fecha prevista de inicio de tramitación (audiencia)</i>	<i>Fecha prevista de adopción</i>
Circular por la que se establece la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.	Metodología para determinar la retribución de los activos de transporte de una forma transparente, estable y predecible que contribuya a aportar estabilidad regulatoria, que contemple la eficiencia tanto en la construcción de las instalaciones de transporte como en la operación y mantenimiento de las mismas, con criterios homogéneos en todo el Estado y al mínimo coste para el sistema. Asimismo, se determinarán criterios que permitan controlar el volumen de inversión en aras a permitir la sostenibilidad del sistema eléctrico. En dicha metodología retributiva se considerarán los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada.	30/06/2019	1/10/2019

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

En fecha 20 de febrero de 2018, la CNMC procedió a realizar Comunicación previa pública del calendario de Circulares de carácter normativo, entre las que se encontraba la previsión de esta Circular, con indicación de su necesidad, contenido y objetivos, incorporándose al expediente las observaciones realizadas, tras la citada Comunicación.

Por otro lado, en fecha 5 de abril de 2019, el Ministerio para la Transición Ecológica aprobó las orientaciones de política energética (Orden TEC/406/2019, de 5 de abril, por la que se establecen orientaciones de política energética a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia), de acuerdo con el procedimiento previamente mencionado. En lo relativo a la presente Circular, resulta de aplicación el apartado sexto, relativo a la Circular de metodología de retribución del transporte de electricidad. Si bien la revisión de los valores

unitarios se ha articulado, por razones de oportunidad, a través de una circular separada, tiene idéntica habilitación competencial, habiendo establecido el Ministerio sus orientaciones de política energética de forma global.

Con fecha 27 de junio de 2019, la CNMC remitió la propuesta de Circular y memoria explicativa por la que se establece la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, al Ministerio para la Transición Ecológica, en cumplimiento del apartado 3 de la disposición transitoria primera del Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero. Con fecha 26 de julio de 2019, el Ministerio emitió informe valorando la adecuación de dicha Circular a las orientaciones de política energética establecidas en la Orden TEC/406/2019. Con respecto a la orientación cuarta del apartado sexto, relativa a la necesidad de incentivar la extensión del funcionamiento de las instalaciones más allá de su vida útil retributiva, el informe del Ministerio señalaba que la Circular de metodología de retribución del transporte se adecuaba parcialmente, ya que el juicio definitivo debería esperar a que se conociera la propuesta de Circular que contenga los valores unitarios que permitan valorar si dicho incentivo es suficiente.

Con fecha 5 de agosto de 2019, la CNMC remitió la propuesta de Circular de valores unitarios y memoria explicativa al Ministerio para la Transición Ecológica, en cumplimiento del apartado 3 de la disposición transitoria primera del Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero.

Con fecha 5 de septiembre de 2019, se ha recibido de la Secretaría de Estado de Energía del Ministerio para la Transición Ecológica el informe al que se refiere el artículo 1.4 del Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero.

Tal y como se indica en dicho informe, *“con la información aportada, en el marco retributivo de la actividad de transporte propuesto por la CNMC (en sendas propuestas de Circulares: metodología retributiva y valores unitarios de operación y mantenimiento) no se aprecian elementos que contravengan la cuarta de las orientaciones de política energética dictadas en relación con la circular de retribución del transporte por la Orden TEC/406/2019, de 5 de abril, relativa a la necesidad de incentivar la extensión del funcionamiento de las instalaciones más allá de su vida útil retributiva”*. Asimismo, señala que *“el contenido de esta Circular no afecta a las restantes observaciones realizadas en el informe de propuesta de Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica”*. Por todo ello, esta Circular se emite de acuerdo con las orientaciones de política energética.

Sin perjuicio de lo anterior, el Informe del Ministerio señala que se encuentra pendiente la decisión sobre la extensión de la vida útil de las instalaciones con autorización de explotación anterior a 1998. En el caso de que parte de los costes no fueran considerados, tendrían que tenerse en cuenta en el cálculo de los

valores unitarios de operación y mantenimiento, consideración que ha sido asimismo señalada por el transportista en sus alegaciones. A este respecto, cabe indicar que la Sala de Supervisión Regulatoria ha emitido informe en fecha 10 de octubre de 2019 (INF/DE/117/19) a petición del Ministerio, según lo previsto en la disposición transitoria primera del Real Decreto 1073/2015, de 27 de noviembre, sobre la solicitud de REE de incremento de la vida residual de las instalaciones que han obtenido autorización de explotación antes de 1998, por las actuaciones de renovación y mejora llevadas a cabo en las mismas entre el 1 de enero de 2015 hasta el 31 de diciembre de 2018, habiendo informado favorablemente sobre el importe solicitado por REE, que es similar al descontado en la base de costes sobre la que se han calculado los nuevos valores unitarios. por lo tanto, este procedimiento está en un avanzado estado de tramitación. Sin perjuicio de lo anterior, se ha incorporado esta consideración en una disposición adicional de la Circular.

Con fecha 25 de julio de 2019, y de acuerdo con lo dispuesto en la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, la *“Propuesta de Circular por la que se aprueban instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de las instalaciones de transporte de energía eléctrica”* y su memoria se enviaron al Consejo Consultivo de Electricidad, a fin de que sus miembros pudieran presentar las alegaciones y observaciones que estimasen oportunas hasta el 16 de septiembre de 2019. Adicionalmente, en la misma fecha, se abrió el trámite de consulta pública mediante la publicación de la misma en la página web de la CNMC, e indicándose expresamente que todos los comentarios recibidos se considerarían públicos salvo que expresamente se indicase lo contrario.

Con fecha 26 de julio de 2019, la propuesta de Circular, su memoria explicativa, y el Anexo confidencial a la memoria explicativa (de carácter confidencial al estar basado en datos de la contabilidad regulatoria de costes del transportista), fueron remitidos a RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U., al objeto de recabar sus alegaciones.

Una vez concluido el plazo de la consulta, se han recibido los comentarios siguientes:

- En el ámbito de las empresas del sector eléctrico, se han recibido alegaciones de **[CONFIDENCIAL]**.
- Dentro de las Administraciones Públicas, se ha recibido escrito de **I[CONFIDENCIAL]**, que no presenta alegaciones.

En el apartado siguiente de esta memoria, se resumen las alegaciones más destacadas, y se hace valoración de las mismas.

6 VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS

Se hace, a continuación, una valoración de las alegaciones recibidas:

Se propone por parte de alguna empresa prorrogar los valores unitarios actuales para el próximo periodo regulatorio, ya que únicamente están vigentes desde 2016 y ya supusieron una reducción del 24% respecto a los vigentes a dicha fecha. No se ha aceptado por la CNMC esta propuesta, ya que la posibilidad de revisión estaba expresamente prevista en el artículo 15.4 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, y resulta necesario mitigar la diferencia entre los costes de operación y mantenimiento y la retribución que se ha observado, ya que, en caso contrario, se mantendría dicha diferencia durante 6 años más.

Se alega que el periodo de cálculo de los costes de operación y mantenimiento que se ha utilizado (2016 y 2017) es discrecional. A este respecto, cabe indicar que la CNMC ha seguido lo que ya estaba previsto en el artículo 15.3 y en el artículo 25 del Real Decreto 1047/2013, desarrollando, en primer lugar, la información regulatoria de costes, mediante la adopción de la Circular 1/2015, y el sistema SICORE que soporta la información recibida, y después empleando esta información para revisar los valores unitarios. Por lo tanto, la utilización de 2016 y 2017 no es discrecional, sino que se trata de los únicos ejercicios para los que se dispone de información regulatoria de costes a la fecha de inicio de la tramitación de la Circular.

Se señala por alguna empresa que un periodo de cálculo de 2 años es demasiado corto, ya que costes relevantes de operación y mantenimiento de determinadas tipologías de activos tienen ciclos de recurrencia superior, y que en el benchmarking del Consejo Europeo de Reguladores Energéticos (CEER) de los transportistas europeos, se ha considerado un periodo de 5 años. A este respecto, cabe señalar que no se considera adecuado incluir ejercicios anteriores a 2016, ya que no se dispone de información regulatoria de costes a nivel de las tipologías en las que se definen los costes unitarios de operación y mantenimiento. Por otra parte, la información agregada de costes de 2018 que se obtiene a partir de la Circular 5/2009, de carácter más agregado, está en línea con la de 2016 y es ligeramente inferior a la de 2017. En relación al estudio de benchmarking de CEER, se han considerado exclusivamente los OPEX de 2017 para calcular la posición de eficiencia de los TSO europeos, entre ellos REE, que ha participado en el estudio. Por último, cabe señalar que el efecto de los costes de operación y mantenimiento que tienen ciclos de recurrencia superior a 2 años se ve mitigado por el hecho de que la Circular de retribución del transporte incorpora un parámetro α que incrementa la retribución que recibe la empresa con respecto a los valores unitarios establecidos en esta Circular.

Se alega que los años 2016 y 2017 están afectados por circunstancias excepcionales, al haberse desarrollado gran cantidad de trabajos enmarcados en la renovación y mejora de activos anteriores a 1998, que han consumido los recursos humanos, técnicos y económicos, y han limitado la disponibilidad de descargos en la red para ejecutar actuaciones de mantenimiento programado.

Se señala que las actuaciones que no se han realizado, se trasladarán a los años siguientes, incrementando el coste. Sobre esta alegación, cabe indicar que el sistema ha venido satisfaciendo la retribución por operación y mantenimiento en 2016 y 2017, aunque estas actuaciones no se hayan realizado durante estos años y tengan que trasladarse a años posteriores.

Se propone incorporar un margen específico a los valores unitarios similar al que contiene la Propuesta de Circular por la que se establece la metodología de retribución del operador del sistema. No se ha aceptado esta propuesta dado que este margen tiene relación con la naturaleza del operador del sistema como “*asset light utility*”, que no resulta aplicable al transportista.

Se alega que esta propuesta de Circular es discriminatoria para el transporte, en tanto que no se ha realizado una propuesta de revisión de valores unitarios para distribución eléctrica. A este respecto, cabe indicar que, en la distribución eléctrica, la retribución de la operación y mantenimiento se calcula considerando un incremento anual respecto a la retribución por este concepto del año anterior, basada en un porcentaje del incremento de la retribución de la inversión en redes, afectado por un factor de ajuste acumulativo. Sin embargo, la metodología retributiva de la actividad de transporte utiliza los valores unitarios como fuente principal del cálculo.

En cuanto a los ajustes efectuados en la Circular, se alega que las provisiones de personal y las indemnizaciones deberían formar parte de la base retributiva. Sobre este tema, no se puede aceptar la alegación dado que se refieren en su mayoría al tipo de coste (CC-24: Gastos de personal: indemnizaciones) que está clasificado expresamente como “no localizable” en la Circular 1/2015 de información regulatoria de costes. En relación al ajuste realizado sobre el contrato de arrendamiento de inmuebles, se propone que en la base del OPEX se consideren los costes de los arrendamientos que la matriz facture al transportista, eliminando el margen declarado, pero teniendo en cuenta los costes normales de mercado en los que éste incurriría de no formar parte de un grupo de sociedades. No se ha aceptado la alegación sobre esta cuestión ya que, en el cálculo de la base de retribución, no se ha descontado parte del coste del alquiler del edificio porque el precio no sea de mercado, sino porque se trata de un edificio cuyo coste ya había sido satisfecho íntegramente con fondos propios por una sociedad cuyos ingresos procedían de actividades reguladas en su práctica totalidad.

En cuanto al ajuste que detrae el 50% de la imputación de beneficios por la explotación comercial de la fibra óptica excedentaria propiedad del transportista por una sociedad de su grupo, se ha solicitado su eliminación, señalando la falta de competencias de la CNMC para realizar este ajuste, la falta de justificación del 50%, y su falta de relación con los valores unitarios de operación y mantenimiento. A este respecto, se considera que el ajuste se trata de un principio retributivo lógico, dentro del ámbito material propio de la regulación de

la retribución del transporte, al prever cuál ha de ser la retribución que obtengan los transportistas, y al establecer que ésta ha de ser minorada en función de la retribución que se obtiene, en otros ámbitos ajenos al sistema eléctrico, por razón de unos activos cuyos costes son sufragados por el sistema eléctrico. Además, como se indica en el apartado 7.2 de esta Memoria, la Circular 1/2015, de información regulatoria de costes, define los tipos de ingresos localizables y sus reglas de localización, de forma que determinados tipos de ingresos se consideran como un menor coste de las actividades reguladas, en los costes de operación y mantenimiento que se obtienen de SICORE a partir de la información declarada por las empresas sujetas a la Circular 1/2015, contemplándose expresamente como tipo de ingreso localizable el *CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa*. No obstante lo expuesto, al objeto de no afectar a los costes necesarios para operar y mantener las instalaciones, se ha aceptado parcialmente esta alegación, en lo relativo a que el ajuste no se realice en la base de costes a partir de la cual se calculan los valores unitarios, sino como un término separado, cuya regulación se establece en la Circular por la que se establece la metodología de retribución de la actividad de transporte.

Se alega que no se han tenido en cuenta en la revisión de valores unitarios los factores siguientes: (i) el envejecimiento de las instalaciones; (ii) el creciente impacto de los aspectos medioambientales; (iii) el previsible impacto de los efectos del cambio climático; (iv) el previsible aumento de los precios de las actividades de mantenimiento durante el próximo periodo regulatorio; (v) la evolución tecnológica de los activos y de la gestión de la red de transporte; y (vi) la seguridad y ciberseguridad de la red de transporte. Se ha aceptado parcialmente la alegación (i) en la propuesta de Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte, y las alegaciones (v) y (vi) mediante la incorporación de instalaciones asociadas a digitalización y automatización de las redes de transporte, como nuevas inversiones con tipologías concretas.

Se alega que deberían incluirse nuevas instalaciones tipo, como posición convencional en edificio (con distintos niveles de tensión), aumentos de capacidad por pasos a conductor dúplex y a conductor alta temperatura, desmantelamiento de líneas aéreas, transformadores trifásicos, limitador móvil de sobrecargas, FACTS, Sistemas de monitorización de la capacidad dinámica de transporte de líneas, sistemas integrales de gestión de teledisparos de generación o de realización de maniobras topológicas, almacenamiento como elemento plenamente integrado en la red de transporte, y compensadores síncronos. Se ha aceptado parcialmente esta alegación y se han incluido en el anexo I de la propuesta de circular, nuevas tipologías de inversiones en digitalización y automatización de las redes de transporte, que permitirán a las empresas llevar a cabo una gestión inteligente de su red.

Por último, se alega que la reducción de los valores unitarios de los transformadores es de un 75% y que no debería aplicarse tal cual en base a los

costes incurridos en 2016 y 2017, ya que han sido muy inferiores a los que serán necesarios en el futuro, debido al elevado esfuerzo realizado en el plan de renovación y mejora de activos anteriores a 1998. Se ha aceptado esta alegación y se ha aumentado este valor unitario, pasando la reducción a ser de un 30%.

7 CONTENIDO Y ANÁLISIS TÉCNICO

7.1 Estructura de la Circular

La Circular propuesta se estructura en tres artículos, dos disposiciones adicionales, una disposición derogatoria, una disposición final y cinco anexos.

El artículo 1 establece el objeto de la Circular, el cual será establecer para el siguiente periodo regulatorio las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado de las instalaciones de transporte de energía eléctrica.

El artículo 2 establece el ámbito de aplicación de la propuesta, el cual será todas las instalaciones de transporte de energía eléctrica ubicadas en el territorio español.

El artículo 3 establece las instalaciones tipo y los valores unitarios de operación y mantenimiento de las instalaciones de transporte de energía eléctrica.

La disposición adicional primera establece el primer periodo de aplicación de la Circular.

La disposición adicional segunda prevé la adaptación de los valores de operación y mantenimiento como consecuencia de actuaciones de renovación y mejora que no den lugar a un incremento de la vida residual.

Se incluye una disposición derogatoria única, derogando cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente Circular.

En la disposición final única se regula la entrada en vigor de la orden. Respecto a los anexos:

- El anexo I contiene las instalaciones tipo.
- El anexo II contiene valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento para las instalaciones ubicadas en la península.
- El anexo III contiene valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento para las instalaciones ubicadas en las Islas Baleares.
- El anexo IV contiene valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento para las instalaciones ubicadas en Tenerife y Gran Canaria.
- El anexo V contiene valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento para las instalaciones ubicadas en el resto de islas pertenecientes al Archipiélago Canario.

7.2 Introducción: líneas generales para el cálculo de los nuevos valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento

De cara al establecimiento de los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado propuestos en la Circular para el siguiente periodo regulatorio, se ha analizado la información de la contabilidad separada de dicha actividad declarada por RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U. (en adelante, REE) en virtud de la Circular 5/2009, de 16 de julio, de la Comisión Nacional de Energía, sobre obtención de información de carácter contable y económico-financiera de las empresas que desarrollen actividades eléctricas, de gas natural y gases manufacturados por canalización, almacenada en la base de datos SICSE. Asimismo, se ha analizado la información de la contabilidad regulatoria de costes, declarada por REE a través de la Circular 1/2015, de 22 de julio, de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad, almacenada en la base de datos SICORE.

Concretamente, se ha analizado la información correspondiente a los ejercicios 2016 y 2017, siendo éstos los dos primeros años para los que existe información regulatoria de costes correspondiente a la actividad de transporte de energía eléctrica.

A continuación, se exponen los análisis realizados sobre la información declarada por REE, así como las conclusiones obtenidas de los mismos.

Se analiza únicamente la contabilidad regulatoria de costes de REE ya que esta sociedad recibe aproximadamente el 99% de la retribución del transporte. El resto de transportistas realizan un porcentaje residual de la actividad y no están obligados a reportar la información regulatoria de costes del transporte.

El artículo 34 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, establece que REE actuará como transportista único desarrollando la actividad en régimen de exclusividad, salvo determinadas excepciones relativas a empresas distribuidoras, sobre las que se requiere una autorización expresa e individualizada según los términos establecidos en dicha Ley. Por lo tanto, únicamente REE puede realizar la actividad de transporte, salvo dichas excepciones

7.2.1 *Análisis de los costes obtenidos a partir de la información de carácter contable y económico-financiera (SICSE)*

Sobre el importe total de gastos declarados por REE en su cuenta de pérdidas y ganancias separada por actividades, se han aplicado en ambos ejercicios tres ajustes, descontándose costes no considerados retribuibiles como parte de la

operación y mantenimiento de la actividad, y cuya identificación es posible realizar a partir de la contabilidad separada de la actividad de transporte y de las cuentas anuales auditadas. Todo ello sin perjuicio de ajustes adicionales que deban realizarse a partir de información más desglosada, como se analizará posteriormente.

- En primer lugar, se han descontado los importes correspondientes a “*activación de gastos de personal*” asociados a la actividad de transporte que aparecen en las cuentas anuales auditadas para el ejercicio 2016 (30.692 miles €) y 2017 (29.899 miles €).
- Asimismo, se han descontado de los gastos los importes correspondientes a “*pagos extraordinarios por indemnizaciones*” que aparecen en las cuentas anuales auditadas de REE para el ejercicio 2016 (1.219 miles €) y 2017 (184 miles €), en ambos casos prorrateados según el porcentaje que suponen los gastos de personal de transporte de REE con respecto a los gastos de personal totales de la sociedad.
- Por último, se han descontado los importes de “*dotaciones por provisiones*”, obtenidos de las cuentas anuales auditadas para el ejercicio 2016 (11.497 miles €) y 2017 (11.662 miles €), también prorrateados según el porcentaje que suponen los gastos de personal de transporte con respecto a los gastos de personal totales de la sociedad.

7.2.2 *Análisis de los costes de operación y mantenimiento obtenidos a partir de la información regulatoria de costes (SICORE)*

Conforme a lo establecido en la Circular 1/2015, REE ha presentado a la CNMC su información regulatoria de costes relativa a los ejercicios 2016 y 2017. A continuación, se exponen los análisis realizados sobre dicha información declarada, así como las principales conclusiones obtenidas de los mismos.

Tal y como se indica en el apartado séptimo de dicha Circular¹, con el objetivo de visualizar la separación de cuentas efectuada por las empresas para cada actividad, el sistema de información regulatoria de costes contempla dos modos de funcionamiento según cómo se localizan los costes en los CECOS: modo de cálculo de referencia (modo general) y modo de cálculo por actividad (modo separación de actividades).

¹ «Modo de cálculo de Referencia» (Modo General): en el que se considera el conjunto de los costes e ingresos localizados en los CECOS Auxiliares, y se realizan los repartos hacia los CECOS Principales, empleando criterios de reparto comunes para todas las empresas.

«Modo de cálculo por Actividad»: en el que las empresas han de localizar sus costes e ingresos en los CECOS Auxiliares y CECOS Principales por cada actividad, así como los criterios y cantidades de reparto primario de los costes de los CECOS Auxiliares hacia los CECOS Principales.

Los análisis que se explican a continuación, sobre los costes de operación y mantenimiento declarados correspondientes a 2016 y 2017, se han efectuado sobre los dos modos de funcionamiento.

La Circular 1/2015 define los tipos de ingresos localizables y sus reglas de localización, de forma que determinados tipos de ingresos se consideran como un menor coste de las actividades reguladas, en los costes de operación y mantenimiento que se obtienen de SICORE a partir de la información declarada por las empresas sujetas a la Circular 1/2015. Es decir, se tiene en cuenta la detracción de los siguientes tipos de ingresos: CI-8 Prestación de servicios realizados por los CECOS auxiliares, CI-15 Subvenciones, donaciones y legados a la explotación, CI-16 Subvenciones, donaciones y legados de capital transferidos al resultado del ejercicio (sin incluir las relativas a activos regulados con retribución individualizada y derechos de emisión de CO₂, que no se localizan), CI-17 Ingresos por arrendamientos, CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa, CI-19 Indemnizaciones de las compañías de seguros: activos/actividades reguladas, CI-20 Indemnizaciones de las compañías de seguros: activos/actividades no reguladas, CI-26 Beneficios procedentes de activos no corrientes. Activos regulados, CI-29 Resto de ingresos (se localizan únicamente los que están soportados por los CECOS auxiliares).

7.2.2.1 Costes totales por actividad

En 2016, el coste total de operación y mantenimiento imputado a la actividad de transporte en SICORE es alrededor de un 13-14% superior al coste total ajustado para dicha actividad declarado en SICSE. En términos absolutos, la diferencia es de 46,5-49,2 millones €.

Por su parte, el coste total de operación y mantenimiento imputado a la actividad de transporte en SICORE correspondiente al ejercicio 2017 es alrededor de un 28% superior al coste total ajustado para dicha actividad declarado en SICSE. En términos absolutos, la diferencia es de 90,8-93,4 millones €.

En general, cabe destacar que no se detectan diferencias significativas de los costes totales por actividad entre el modo general y el modo separación de actividades.

7.2.2.2 Localización de costes de la actividad de transporte

Los apartados segundo y sexto de la Circular 1/2015 definen los Objetos Finales de Coste (OFC), los CECOS Auxiliares y los CECOS Principales, en los que se localizan los costes en el Sistema de Información Regulatoria de Costes.

Los CECOS Auxiliares son los centros de coste donde se acumulan los costes de las funciones de soporte de la organización: Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TIC), Recursos Humanos (RRHH), Servicios generales, Compras y Aprovisionamientos, Dirección y asesoría jurídica, Administración y finanzas, Calidad y Responsabilidad social Corporativa (RSC), y Regulación.

Los CECOS Principales son los centros de coste donde se acumulan los costes asociados directamente al desarrollo de las actividades, y que prestan servicio a los OFC: Ingeniería, Construcción, Operación y Mantenimiento (O&M), Gestión de Acceso de Terceros a la Red (ATR), Almacén y Logística, Operación del Sistema/Gestor Técnico del Sistema (OS/GTS), Desarrollo de negocio, negocios no regulados y Relaciones Institucionales, Centros de Mantenimiento.

Los Objetos Finales de Coste (OFC), son los centros de coste en los que se acumulan los costes relacionados con la inversión de los activos o la operación y mantenimiento de los mismos. En la tabla 15 *“OFC de O&M de Transporte Electricidad”* del Anexo II “Tablas” de la Circular 1/2015, se enumeran los OFC de operación y mantenimiento de la actividad de transporte de electricidad. Se citan algunos de ellos como ejemplo: *“Líneas aéreas 400 KV simple circuito Península”*, *“Posición convencional 220 kV Península”*, *“Transformadores trifásicos (400/220/132 KV) Península”*.

A este respecto, se ha procedido a analizar los porcentajes de localización de costes directos a OFCs, CECOS Principales y CECOS Auxiliares para los ejercicios 2016 y 2017, en modo general y separación de actividades.

A la vista de este análisis, se puede concluir que se obtienen unos porcentajes razonables de localización directa de costes a OFCs, CECOS Principales y CECOS Auxiliares, tanto para 2016 como para 2017, existiendo además diferencias poco significativas entre los modos general y de separación de actividades.

7.2.2.3 Reparto de costes por OFCs

De conformidad con lo establecido en el apartado sexto punto tres de la Circular 1/2015, los costes localizados en los CECOS Auxiliares se trasladan íntegramente a los CECOS Principales aplicando los *“Criterios de reparto primario”*, que se definen en dicho apartado. Posteriormente, los costes localizados en los CECOS Principales se trasladan íntegramente a los OFC de las distintas actividades, aplicando los *“Criterios de reparto secundarios”*, que se definen en el apartado sexto.4 de la Circular 1/2015.

En ambos ejercicios analizados, se observa que la mayoría de los costes totales se encuentran localizados en los OFCs de *“Posición convencional 220 kV Península”*, *“Posición convencional 400 kV Península”*, *“Líneas aéreas 220 kV Simple circuito Península”*, *“Líneas aéreas 400 kV Simple circuito Península”*,

“Líneas aéreas 400 kV Doble circuito Península”, “Líneas aéreas 220 kV Doble circuito Península”, “Posición blindada 220 kV Península” y “Posición convencional 66 kV Islas Baleares”.

Esta conclusión parece razonable dado que son las tipologías más numerosas.

7.2.2.4 Reparto de costes en CECOS Principales

Se ha procedido a analizar también el reparto de los costes de la actividad de transporte por CECOS Principales, en los ejercicios 2016 y 2017, tanto para el modo general como para el de separación de actividades. El hecho de que parte de los costes se localicen en el CECO Principal OS/GTS se debe a que el Centro de Control de REE se localiza en dicho CECO y se emplea en parte para la actividad de transporte, lo que justifica que se imputen una parte de los costes asociados a este Centro de Control a la actividad de transporte.

7.2.2.5 Reparto de costes en CECOS Auxiliares

En la misma línea seguida para los OFCs y los CECOS Principales, se ha analizado el reparto de costes de operación y mantenimiento de la actividad de transporte de energía eléctrica en CECOS Auxiliares para ambos ejercicios.

7.2.2.6 Reparto por tipos de costes e ingresos

Se ha obtenido el desglose del total de costes de operación y mantenimiento de la actividad de transporte por los tipos de costes e ingresos definidos en SICORE, que están establecidos en la tabla 8 *“Tipos de ingresos”* y en la tabla 9 *“Tipos de costes”* del Anexo II *“Tablas”* de la Circular 1/2015. Atendiendo a la tipología del coste o ingreso, las reglas de localización en cada CECO y OFC se establecen en el apartado 4.7.4 *“Localización de costes e ingresos”* del Anexo IV *“Instrucciones de cumplimentación de los formularios”* de la Circular 1/2015.

Sobre el análisis del reparto de costes caben destacar las siguientes consideraciones:

- Tanto en el ejercicio 2016 como en 2017, se han imputado importes en concepto de *“Altas de inmovilizado asociadas al mantenimiento, modificaciones y mejoras de activos regulados en servicio y que no tengan reconocida retribución individualizada, que se realicen sobre activos regulados”* (CC-49). Este tipo de coste se refiere a actuaciones en equipos ya en servicio que alargan su vida útil con lo que, de acuerdo con las normas contables, el transportista lo ha activado como inversión en sus cuentas anuales.

Se ha comprobado que este tipo de coste se encuentra disperso entre un elevado número de instalaciones de transporte que se corresponden en su mayoría con instalaciones que tienen fecha de puesta en servicio anterior a 1998. De acuerdo con la Disposición transitoria primera del Real Decreto

1073/2015, sobre el *“Incremento de la vida residual de las instalaciones de transporte que han obtenido autorización de explotación antes de 1998 por ejecución de planes de renovación y mejora ejecutadas hasta el 31 de diciembre de 2018”*, estas actuaciones en activos pre-98 realizadas en 2015-2018 podrían tener retribución por inversión (por incremento de su vida útil regulatoria), con lo que sería necesario eliminar los costes declarados en O&M asociados a este tipo de actuaciones en instalaciones pre-98 dado que, en caso contrario, podrían reconocerse como inversión y a su vez formar parte de la base de costes sobre la que se establecen los costes unitarios de operación y mantenimiento, lo que implicaría una doble retribución.

No obstante, se ha añadido una nueva disposición adicional al objeto de prever la posibilidad de contemplarlos como coste de O&M, para el caso de que, finalmente, no se aprobara su consideración como coste de inversión por medio de una extensión de la vida residual.

- En lo que se refiere a los gastos de personal, se observa una incoherencia entre los importes obtenidos de SICSE y los declarados en SICORE. Concretamente, de los gastos de personal correspondientes a la actividad de transporte que se recogen en la cuenta de pérdidas y ganancias declarada en virtud de la Circular 5/2009, según las notas 24 d) y 28 de la memoria de las cuentas anuales auditadas de REE, 30.692 miles € en 2016 y 29.899 miles € en 2017 corresponden a *“activación de gastos de personal”* de la actividad de transporte, habiéndose añadido al valor del inmovilizado y, por lo tanto, formando parte de la inversión. Por ello, únicamente la diferencia entre los gastos de personal de la actividad y aquellos que se han capitalizado como mayor valor de las inversiones deberían estar imputados en O&M en concepto de gastos de personal.

En SICORE, sin embargo, constan dentro de la operación y mantenimiento importes superiores a dicha diferencia como tipo de coste *“Gastos de personal: sueldos y salarios, aportaciones patronales a la Seguridad Social y otros gastos sociales”*.

A la vista de este desajuste, se desprende que no estarían bien recogidos los gastos de personal capitalizados en la información regulatoria de costes, dado que parte de ellos se recogen como operación y mantenimiento en lugar de como inversión, siendo necesario efectuar un ajuste.

- En ambos ejercicios, existen importes significativos asociados al tipo de coste *“CC-20 Impuestos, tributos y tasas directamente asociados a activos regulados, retribuibiles conforme a la normativa estatal, en los términos establecidos en la Ley 24/2013 y en el R.D.-Ley 8/2014”*.

Cabe destacar que, a pesar de la denominación de las cuentas del Balance de Sumas y Saldos, no se han clasificado determinados importes como tipos de coste CC-21 *“Impuestos, tributos y tasas específicas impuestas por*

Ayuntamientos y Comunidades Autónomas. Tasas satisfechas que se refacturen a terceros”, ni CC-22 “Resto de impuestos”.

A este respecto, según el artículo 16.3 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, los peajes y cargos serán únicos en todo el territorio nacional y no incluirán ningún tipo de impuesto. Por su parte, el artículo 16.4 de la misma Ley, modificado por el Real Decreto-ley 1/2019, establece que, en caso de las que las actividades o instalaciones destinadas al suministro eléctrico sean gravadas con tributos propios de las Comunidades Autónomas, recargos sobre tributos estatales o tributos de carácter local (salvo los contemplados en el artículo 59 del Real Decreto Legislativo 2/2004, esto es, el Impuesto sobre Bienes Inmuebles, el Impuesto sobre Actividades Económicas y el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica), en el peaje de acceso o cargo que corresponda se podrá incluir un suplemento territorial que cubra la totalidad del sobrecoste.

Por orden del titular del Ministerio de Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad, a propuesta conjunta de los titulares de los Ministerios para la Transición Ecológica y de Hacienda, se determinarán, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, los concretos tributos y recargos que serán considerados a efectos de la aplicación de los citados suplementos territoriales, así como los mecanismos necesarios para la gestión y liquidación de tales suplementos.

7.2.2.7 Asignación de cuentas del Balance de Sumas y Saldos (BSS) por tipos de costes

Dentro de cada tipo de coste, se ha comprobado que las cuentas del Balance de Sumas y Saldos (BSS) asociadas a cada uno de ellos son coherentes con la naturaleza del coste. A este respecto, se observa la existencia de coherencia entre cuentas del BSS y tipos de costes, tanto en 2016 como en 2017, salvo por lo señalado en relación con los impuestos.

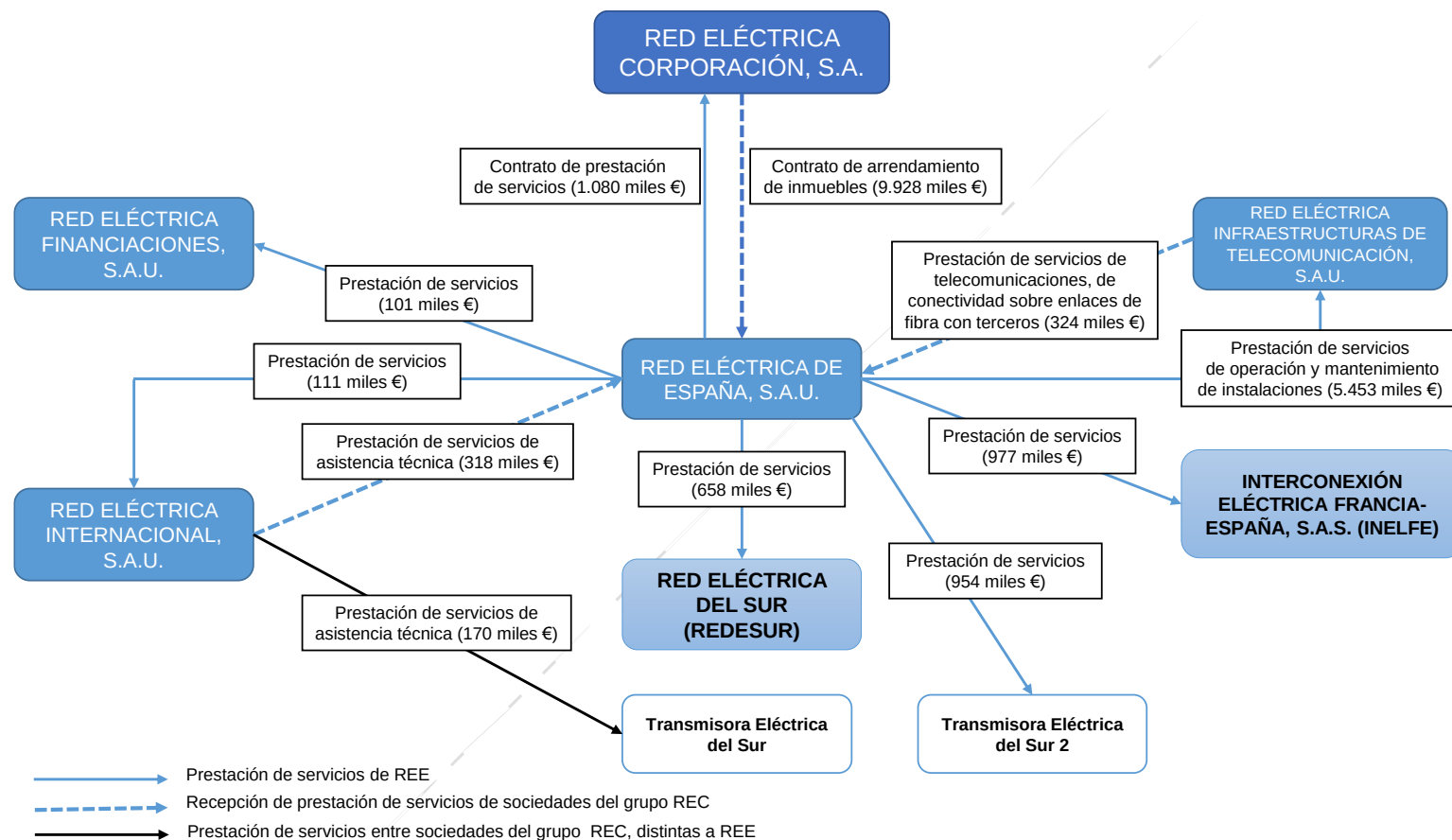
7.2.2.8 Operaciones con partes vinculadas (OPVs)

En los formularios Bloque F9-DC7 y Bloque F9-DC8 definidos en el Anexo I “Formularios” de la Circular 1/2015, el transportista ha declarado sus Operaciones con Partes Vinculadas (OPVs) de costes y de ingresos, respectivamente. El apartado 4.9.6 del Anexo IV “Instrucciones de cumplimentación de los formularios” establece que deben declararse los importes contabilizados (incluyendo el margen), y adicionalmente los márgenes aplicados en dichas operaciones sobre el coste de la empresa que presta el servicio, en porcentaje. Además, se debe adjuntar el contrato que da soporte a cada operación con partes vinculadas.

Del análisis efectuado sobre la información de OPVs declarada en SICORE, caben realizarse las siguientes consideraciones generales:

- Los importes declarados para los distintos contratos relativos a operaciones con partes vinculadas coinciden con los importes contabilizados en las cuentas anuales auditadas de la sociedad para los ejercicios 2016 y 2017.
- Se ha aportado la cuantía de los márgenes asociados a los contratos de la OPVs declaradas.

Gráfico 1. Esquema de las operaciones con partes vinculadas de REE a 31/12/2016



Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales auditadas correspondientes al ejercicio 2016 de RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U., RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN, S.A. y RED ELÉCTRICA INTERNACIONAL, S.A.U.

De forma más específica, el Gráfico 1 incluye un esquema de las principales transacciones con empresas del grupo y asociadas durante el ejercicio 2016:

- REE tiene un contrato de arrendamiento con RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN, S.A. (REC), en virtud del cual alquila una parte significativa de los edificios de oficinas que son propiedad de REC. En las cuentas anuales auditadas de REE, los importes de gasto del contrato de arrendamiento de inmuebles ascienden a 9,9 millones € en 2016 y 10,1 millones € en 2017, por lo que coinciden con los declarados en SICORE. De estos importes, sólo una parte se localiza en O&M, mientras que el resto se imputa a inversión vía repartos, ya que este contrato se asigna al CECOS auxiliar de “*Servicios generales*”.

Para ambos ejercicios, REE declara un margen reducido asociado al contrato, mientras que en las cuentas anuales de REC figuran unos importes de amortización de los inmuebles de 1,7 millones € en 2016 y 1,6 millones € en 2017, con lo que el margen real de la operación estaría siendo muy superior al declarado.

- Por otro lado, REE recibe ingresos por un contrato de operación y mantenimiento de la red de cables de fibra óptica oscura, propiedad de REE y comercializada por RED ELÉCTRICA INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIÓN (REINTEL).

Según sus cuentas anuales, REINTEL tuvo unos ingresos de 84 millones € en 2016 por explotación de redes de fibra óptica. Además de la red de fibra de la que REE es propietaria, REINTEL también comercializa la red de fibra de ADIF. En las cuentas anuales de 2016 de REINTEL, consta un beneficio neto de 20 millones €, si bien no aparece desglosada la parte del beneficio que se obtiene por la comercialización de la fibra óptica excedentaria de REE y la de ADIF. No obstante, en la nota de prensa publicada por REC² a finales de 2014 sobre la operación de compra del uso de la red de ADIF, se estimaba una facturación anual asociada a la explotación de la red de ADIF de unos 65 millones € al año. Teniendo en cuenta este dato, REINTEL habría obtenido en el ejercicio 2016 unos ingresos de 19 millones €, aproximadamente, por la comercialización de la fibra óptica de REE.

Por su parte, REE no estaría percibiendo ningún ingreso por esta actividad comercial que realiza REINTEL, salvo por el mantenimiento de la fibra óptica, actividad por la que ha declarado un margen elevado. En todo caso, si bien REE ha declarado en el Bloque F9-DC8 los ingresos correspondientes a dicho contrato, éstos no se han localizado en la actividad de transporte ni en ninguna otra.

- En lo que se refiere a los contratos de prestación de servicios realizados por CECOS auxiliares, REE presta servicios de apoyo a la gestión a RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN, RED ELÉCTRICA FINANCIACIONES, RED ELÉCTRICA INTERNACIONAL y RED ELÉCTRICA INFRAESTRUCTURAS

² <https://www.ree.es/es/sala-de-prensa/notas-de-prensa/2014/11/red-electrica-adquiere-los-derechos-de-uso-y-explotacion-de-la-red-de-fibra-optica-de-adif>

DE TELECOMUNICACIÓN, por los que reporta un mismo margen, tanto en 2016 como en 2017.

- Adicionalmente, REINTEL presta servicios a REE por un importe reducido como se muestra en el gráfico anterior y, por otra parte, como también se señala en dicho gráfico.
- REE tiene un contrato de prestación de servicios a RED ELÉCTRICA DEL SUR (REDESUR).

Consideraciones sobre el alquiler de edificios propiedad de REC a REE

REE tiene gastos con RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN correspondientes al contrato de arrendamiento de inmuebles, en virtud del cual alquila una parte significativa de los edificios de oficinas que son propiedad de REC. El inmueble se mantuvo en la sociedad matriz y no fue segregado a REE cuando se segregó la rama de actividad regulada en 2008, en cumplimiento del mandato legal establecido en la Disposición Adicional Tercera de la Ley 17/2007, de 4 de julio.

Sobre este asunto, la extinta Comisión Nacional de Energía ya se pronunció en la Resolución de 12 de junio de 2008 sobre la solicitud de autorización de REC de 30 de abril de 2008 para la filialización de las actividades de operador del sistema, gestor de la red de transporte y transportista a través de la aportación de los activos de REE, S.A. (actualmente RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN o REC) a REE TSO (actualmente RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U. o REE). REC mantuvo la propiedad de los edificios, cuyo valor neto contable en el momento de la filialización era de 44 millones €, y que habían sido financiados con fondos propios de una compañía cuyos ingresos procedían prácticamente en su totalidad de las actividades reguladas, sin que REC asumiera ninguna deuda correspondiente a dichos edificios. Desde la filialización, REC ha podido realizar inversiones en los edificios y adquirir inmuebles adicionales, si bien el importe de amortización que consta en sus cuentas anuales es de 1,7 millones € en 2016 y 1,6 millones € en 2017, valores significativamente inferiores al coste del alquiler que REC está repercutiendo a REE por valor de 9,9 millones € en 2016 y 10,1 millones € en 2017, y sobre el que declara un margen reducido.

Se considera que no debe formar parte de la base de costes de O&M de la Información Regulatoria de Costes que sirva de referencia para el establecimiento de los valores unitarios para el siguiente periodo regulatorio, el importe íntegro de este alquiler intragrupo, por lo que resulta necesario efectuar un ajuste sobre los costes declarados.

Consideraciones sobre la explotación comercial de la fibra óptica oscura propiedad de REE por parte de REINTEL

En la operación de filialización de la rama de actividad regulada de REC a REE, la actividad de telecomunicaciones para terceros fue traspasada a RED

ELÉCTRICA INTERNACIONAL (REI), con los derechos y obligaciones relacionados con la misma. En 2005 el negocio de telecomunicaciones se escindió a una sociedad de nueva creación del grupo, RED ELÉCTRICA INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIÓN, S.A.U. (REINTEL), a través de la cual actualmente se desarrolla la actividad.

De la información sobre la filialización que fue aportada por REE a la extinta CNE para solicitar autorización sobre la operación, se desprendía que se traspasaba a REI un volumen de activos muy similar al de sus pasivos, que únicamente dio lugar a una ampliación de capital de 10.000 €. A la luz de la información aportada, no se desprendía que las condiciones en las que se aportaba dicha rama de actividad pudieran requerir una compensación hacia las actividades reguladas, ya que los derechos de cobro eran muy similares a las obligaciones de pago, a la luz de la información aportada en aquel momento.

En la Resolución de 12 de junio de 2008 de la extinta CNE, dictada al amparo de la ya derogada función decimocuarta de la Disposición Adicional Undécima.tercero.1 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, se autorizó *“la aportación no dineraria a RED ELÉCTRICA INTERNACIONAL, S.A. de la rama de actividad de telecomunicaciones para terceros y de intercambios internacionales de energía a largo plazo, con los activos y pasivos vinculados a la misma, en contraprestación a la ampliación de capital acordada”*.

No obstante, esta autorización no implica que la CNMC no deba analizar las operaciones intragrupo en relación a la comercialización de la fibra óptica oscura propiedad de REE, y cuya explotación comercial realiza REINTEL, dentro del marco general que aplica a los flujos económicos dentro de las empresas del mismo grupo de la que realizan actividades reguladas.

El artículo 20 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, establece expresamente que las empresas deberán facilitar a la CNMC la información que les sea requerida de las operaciones realizadas con las empresas de su mismo grupo empresarial y otras partes vinculadas, y que la obligación de información se extiende a las sociedades del grupo que lleven a cabo operaciones con la que realiza actividades en el sistema eléctrico.

Así, dentro de la información que REE ha aportado a la CNMC en el ámbito de la Circular 1/2015, de Información Regulatoria de Costes, se desprende que REE no está percibiendo ninguna compensación económica por la cesión de la fibra óptica oscura excedentaria de su propiedad a REINTEL, sino que dicha cesión se realiza en términos gratuitos. Sin embargo, REINTEL está obteniendo por la comercialización a terceros de dicha fibra óptica, unos ingresos anuales que, según la información pública disponible, podrían ascender actualmente a 19 millones €. REE percibe únicamente un importe por la prestación de servicios de

mantenimiento de la fibra óptica. No obstante, no se han localizado estos ingresos en SICORE dentro de la actividad de transporte ni de ninguna otra.

Cabe indicar que la fibra óptica forma parte de los costes de inversión de los activos regulados de la actividad de transporte, que se recuperan con cargo a la retribución de la actividad, por lo que cabría plantear un “*profit-sharing*” más simétrico a favor de los consumidores, en relación a los ingresos que genera su explotación.

Las condiciones en las que está instrumentada la cesión de la fibra óptica entre REE y REINTEL están documentadas en un contrato, que ha sido aportado a la CNMC en cumplimiento de la Circular 1/2015.

Por último, se señala que la Circular 1/2015 contempla expresamente como tipo de ingreso localizable el *CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa*, habiendo declarado REE un importe de 0 € en este tipo de coste, al no estar percibiendo ingresos por la cesión de uso de la fibra óptica.

Ahora bien, como ya se ha indicado con anterioridad, el ajuste correspondiente a este aspecto no se realizará en la base de costes a partir de la cual se calculan los valores unitarios, sino de forma separada, conforme se establece en la propuesta de Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte.

7.2.2.9 Análisis de los tipos de costes de REE por actividad y por su imputación a inversión y O&M

Conocidos los costes totales de operación y mantenimiento de REE correspondientes a la actividad de transporte, se ha analizado a continuación el desglose de costes que resulta de la Información Regulatoria de Costes correspondientes a los ejercicios 2016 y 2017, por actividad y por su imputación a inversión y O&M, para ambos modos de funcionamiento, con el objetivo de detectar el motivo de las diferencias observadas entre los costes declarados en SICORE y los gastos totales ajustados obtenidos a partir de SICSE.

Para ambos ejercicios, las conclusiones que se obtienen del análisis del desglose de costes por actividad y por su imputación a inversión/O&M, en modo general y modo separación de actividades, son las siguientes:

- En las cuentas anuales, se contabilizan 30,7 y 29,9 millones €, en 2016 y 2017 respectivamente, en concepto de gastos de personal activados asociados a la actividad de transporte, mientras que en SICORE se declaran importes inferiores.
- Tal y como se ha indicado anteriormente, se han imputado determinados importes en concepto de “*Altas de inmovilizado asociadas al mantenimiento, modificaciones y mejoras de activos regulados en servicio y que no tengan*

reconocida retribución individualizada, que se realicen sobre activos regulados” (CC-49) que están asociados a instalaciones con fecha de puesta en servicio anterior a 1998. Así, habría que eliminar de O&M los costes asociados a este tipo de instalaciones pre-98 dado que, de acuerdo con la Disposición transitoria primera del Real Decreto 1073/2015, estas actuaciones en activos pre-98 realizadas en 2015-2018 podrían tener retribución por inversión (por incremento de su vida útil regulatoria). No obstante, para el caso de que no se extendiera la vida útil regulatoria, podrá solicitarse una revisión de los valores unitarios de operación y mantenimiento (así se prevé en una nueva disposición adicional que se añade al texto de la Circular).

Ambas diferencias justificarían, aproximadamente, el desfase detectado entre los gastos ajustados de SICSE y los costes de O&M de la actividad de transporte de reportados a SICORE.

Adicionalmente, es necesario tener en cuenta que existen determinados importes que en SICSE se consideran íntegramente como gastos, mientras que SICORE imputa una parte a inversión como consecuencia del reparto desde CECOS principales o auxiliares (REE sólo localiza costes directos de inversión asociados a los tipos de costes CC-43, CC-44 y CC-48, y el resto de costes de inversión provienen de reparto).

7.2.3 Conclusiones y resumen de ajustes a realizar

Como consecuencia de todo lo anterior, teniendo en cuenta el análisis, resulta necesario efectuar una serie de ajustes sobre la información regulatoria de costes de REE, que se detallan a continuación:

- Se ajustan los gastos de personal y otros gastos, de forma que los importes imputados en inversión coincidan con los gastos capitalizados de la actividad de transporte que aparecen en las cuentas anuales auditadas de REE.
- Se descuenta el importe correspondiente a *“Altas de inmovilizado asociadas al mantenimiento, modificaciones y mejoras de activos regulados en servicio y que no tengan retribución individualizada, que se realicen sobre activos regulado”* (tipo de coste CC-49) asociado a las instalaciones pre-98.
- Se realiza un ajuste relativo al coste asociado al contrato de arrendamiento de inmuebles que REE tiene con REC, de forma que dicho coste coincida con los importes de amortización de los inmuebles que figuran en las cuentas anuales de REC. Para ello, se calcula la cuantía de la amortización que le corresponde a la actividad de transporte prorrateando el importe total según el porcentaje que supone el coste de O&M asociado al contrato que se ha localizado en esta actividad.
- Se realiza un ajuste relativo a los impuestos y tributos declarados en SICORE. Como se ha indicado con anterioridad, de los importes declarados en 2016 y 2017 en concepto de impuestos, tributos y tasas, éstos incluyen impuestos y

tributos a nivel estatal, autonómico y local. A este respecto, se considera que la inclusión de los impuestos autonómicos dentro de los costes retribuíbles de la actividad de transporte supondría un incumplimiento del principio de homogeneidad que establece la Ley 24/2013, según la cual éstos se podrán recuperar mediante suplementos territoriales como se indica en su artículo 16. Por este motivo, de acuerdo con el artículo 16.4 de la citada Ley 24/2013 únicamente se tienen en cuenta dentro de los costes retribuíbles de la actividad los tributos de carácter estatal y local, entendiendo por estos últimos los que tienen carácter homogéneo en todo el territorio nacional por estar previstos en la normativa estatal reguladora de las haciendas locales. Ello, sin perjuicio de la posible recuperación de los otros tributos autonómicos, por medio del establecimiento de suplementos territoriales.

Esta solución es plenamente coherente con la que ha venido estableciéndose en el régimen retributivo del transporte hasta ahora aplicable³.

- Finalmente, cabe señalar que en la propuesta de Circular sometida a trámite de audiencia se realizó un ajuste adicional en relación a la explotación comercial de la fibra óptica oscura propiedad de REE por parte de REINTEL. Como se ha indicado con anterioridad, REINTEL está obteniendo por la comercialización a terceros de fibra óptica excedentaria propiedad de REE, unos ingresos anuales que, según la información pública disponible, podrían ascender actualmente a 19 millones €, mientras que la sociedad regulada sólo ha recibido 5.453 miles € y 5.360 miles € en 2016 y 2017, respectivamente, por el contrato de operación y mantenimiento de la fibra, según se establece en sus cuentas anuales auditadas, sobre los que declara un margen elevado sobre los costes. Además, los ingresos percibidos por estos servicios no se han localizado en SICORE en la actividad de transporte ni en ninguna otra.

En las alegaciones, el transportista ha indicado sobre este asunto que el objeto de la presente Circular de valores unitarios no guarda relación con los ingresos obtenidos por la comercialización de la fibra óptica excedentaria por parte de una sociedad de su grupo, al no estar vinculada la explotación comercial de dicha fibra con los costes derivados de la operación y mantenimiento de la red de transporte.

Tras el consiguiente análisis efectuado, se ha optado por eliminar el ajuste aplicado por este concepto en la propuesta de Circular de valores unitarios, todo ello sin perjuicio de lo establecido en la propuesta de Circular, por la que

³ En este sentido, el artículo 10.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, obligaba a excluir del cálculo de la retribución del transporte los tributos a que se refiere el artículo 16.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre (esto es, los tributos autonómicos, y los posibles tributos locales no contemplados en la normativa estatal): « *Para el cálculo de los valores de inversión reales, se descontarán aquellos impuestos indirectos en los que la normativa fiscal vigente prevea su exención o devolución y aquellos tributos a los que se hace referencia en el artículo 16.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.* »

se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.

La realización de estos ajustes sobre los costes totales de O&M para la actividad de transporte en SICORE dan como resultado los importes para los ejercicios 2016 y 2017 que se muestran en los Cuadros 1 y 2, respectivamente, bajo ambos modos de funcionamiento. De esta forma, los costes totales de O&M retribuibiles para la actividad de transporte de REE ascienden a 322,31-326,69 millones € para 2016 y a 299,57-302,96 millones € para 2017.

Cuadro 1. Resumen de ajustes realizados y costes de O&M totales ajustados resultantes para la actividad de transporte de REE en el ejercicio 2016

Retribución O&M Transporte REE año n+2 (2018) sin FRROM: 413,14 M€	Importes 2016 (M€) - Modo General	Importes 2016 (M€) - Modo Separación de Actividades
Costes totales O&M transporte SICORE	393,03	395,75
- Gastos personal activados		
- Gastos CC49 instalaciones pre-1998		
- Ajuste OPV contrato arrendamiento		
- Ajuste impuestos autonómicos		
Costes totales O&M transporte SICORE retribuibiles	322,31	326,69

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 2. Resumen de ajustes realizados y costes de O&M totales ajustados resultantes para la actividad de transporte de REE en el ejercicio 2017

Retribución O&M Transporte REE año n+2 (2019) sin FRROM: 417,98 M€	Importes 2017 (M€) - Modo General	Importes 2017 (M€) - Modo Separación de Actividades
Costes totales O&M transporte SICORE	419,42	422,02
- Gastos personal activados		
- Gastos CC49 instalaciones pre-1998		
- Ajuste OPV contrato arredamiento		
- Ajuste impuestos autonómicos		
Costes totales O&M transporte SICORE retribuibiles	299,57	302,96

Fuente: Elaboración propia

7.3 Desglose de los costes totales de operación y mantenimiento (O&M) retribuibiles por tipología de activo

En base a los ajustes indicados en el apartado anterior, se ha calculado el desglose de los costes totales de O&M retribuibiles, por tipología de los

principales activos que conforman la red de transporte de REE (líneas, posiciones y transformadores/máquinas) y para los años 2016 y 2017, tanto en modo general como en modo separación de actividades. El resto de costes de O&M que no están asociados a las categorías anteriores, corresponden a instalaciones singulares cuya retribución no está basada en valores unitarios.

Asimismo, se han comparado las retribuciones teóricas (calculadas multiplicando el número de unidades físicas declaradas en SICORE⁴ por los valores unitarios vigentes) y reconocidas⁵ (según los informes INF/DE/224/187 e INF/DE/140/18 para los años 2018 y 2019 respectivamente) para cada tipología de activo y en cada uno de los años analizados, con los costes de O&M retribuibiles obtenidos de SICORE.

A partir de dicho análisis, se puede concluir que, para todas las tipologías de activos, el coste de su operación y mantenimiento habría sido inferior tanto a la retribución teórica como a la retribución reconocida, para ambos años e independientemente del modo del funcionamiento considerado.

A continuación, se muestra la diferencia media, obtenida de considerar ambos modos de funcionamiento, entre la retribución reconocida y los costes O&M retribuibiles de SICORE:

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

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

Sobre la base de todo lo anterior, se propone rebajar el valor unitario de referencia de explotación respecto a los valores vigentes establecidos en la orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, para casi todas las instalaciones tipo, excepto para las correspondientes a las líneas de simple circuito, que se incrementan ligeramente y para las reactancias y condensadores para las que se mantienen dichos valores. Las principales diferencias se señalan a continuación:

⁴ A este respecto, es necesario tener en cuenta que existen diferencias entre el número de unidades físicas declaradas en SICORE con las unidades que componen el inventario retributivo.

⁵ La retribución reconocida que se ha comparado con los costes de O&M retribuibiles de SICORE es la correspondiente al año n+2 pero sin tener en cuenta el factor de retardo retributivo, y sólo para los activos cuya retribución se calcula a partir de valores unitarios.

- Los valores unitarios de las líneas de simple circuito se incrementan de media un 3%, mientras que los de líneas de múltiple circuito se reducen de media un 14%
- Los valores unitarios de las posiciones se reducen un 25%
- Los valores unitarios de los transformadores se reducen en un 30%
- Los valores unitarios de las reactancias y condensadores se mantienen.

Asimismo, es preciso señalar que en el ajuste realizado a las líneas se ha quitado el incremento del 10% incluido en los valores unitarios de operación y mantenimiento en la Orden IET/2659/2015, cuya finalidad era incentivar el uso intensivo de los pasillos eléctricos alcanzando un óptimo aprovechamiento de los mismos, dado que se ha comprobado que no tiene ningún sentido ni económico ni técnico, ni refleja los costes reales en este tipo de instalaciones, pudiendo provocar que se ejecuten –previa planificación– líneas de múltiples circuitos, aunque no sean necesarias.

Finalmente, los nuevos valores unitarios de referencia de O&M se han calculado de modo que la retribución reconocida para todas las tipologías de activos se aproxime a los costes de O&M retribuibiles de SICORE, teniendo además como referencia el coste medio resultante obtenido a partir de SICORE. De este modo, la retribución reconocida del último año del presente periodo regulatorio (año 2019) para los activos cuya retribución se calcula a partir de valores unitarios (sin considerar factor de retardo retributivo), experimenta una reducción del 20,7% con la aplicación de los nuevos valores unitarios de referencia propuestos.

8 ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA CIRCULAR

8.1 Impacto económico de las modificaciones en la retribución por operación y mantenimiento

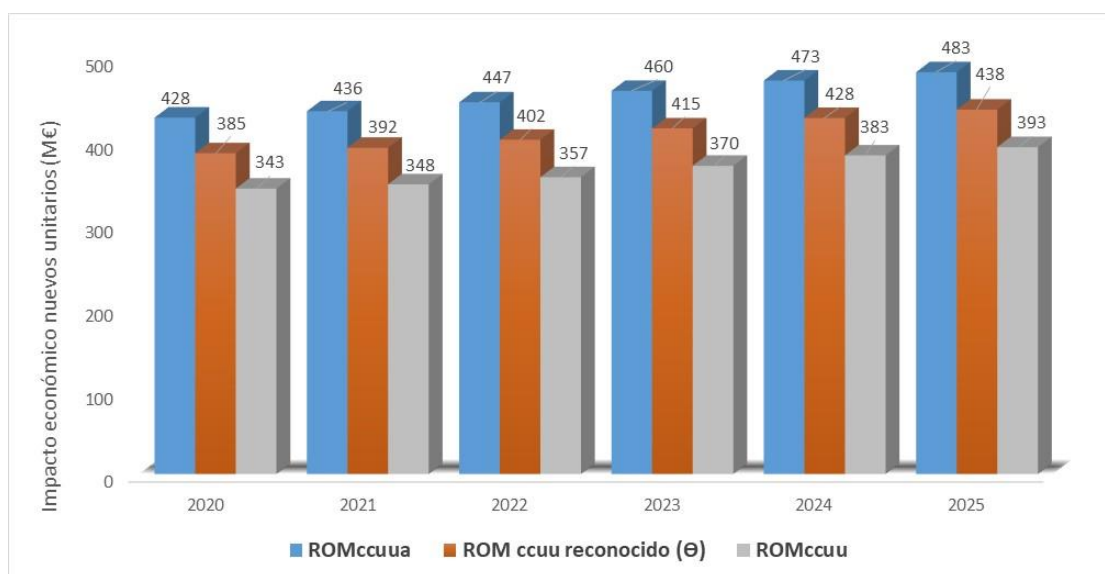
En este apartado se efectúa un análisis del impacto económico en el sistema eléctrico de los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento que se proponen en la Circular. Dicho impacto es una estimación de los costes a lo largo del periodo 2020-2025, teniendo en cuenta la metodología de cálculo propuesta en la Circular sobre la metodología retributiva de la actividad de transporte.

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

Adicionalmente, en el cálculo de la retribución por Operación y Mantenimiento propuesto en la metodología retributiva de la actividad de transporte se ha incluido un factor (θ^i) que tiene el objetivo de adaptar la retribución por operación y mantenimiento de las empresas transportistas a la revisión de costes unitarios, propuesta en la Circular objeto de esta memoria.

Dicho valor θ^i calculado en base a los costes unitarios de referencia antiguos y los costes unitarios de referencia propuestos en esta Circular, aplicados al inventario a 1 de enero de 2019, conforme a la Resolución de 1 de abril de 2019, alcanza un valor de 13%.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, el impacto económico estimado en la retribución del transporte debido a la aplicación de los costes unitarios de operación y mantenimiento para el siguiente periodo 2020-2025, sería el que se muestra la siguiente figura.



En la gráfica anterior se ha representado en azul la retribución por operación y mantenimiento resultante de aplicar los valores unitarios de referencia vigentes, y en gris la retribución resultante de aplicar la previsión de los nuevos valores de referencia para el próximo periodo regulatorio. En naranja se representa la retribución que se reconocería en cada uno de los ejercicios a REE por operación y mantenimiento, considerando el factor de eficiencia descrito en la propuesta de Circular por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte.

La reducción media estimada para el periodo 2020-2025 en la retribución por operación y mantenimiento que se reconocería a REE es de un 10%, dando lugar a un ahorro acumulado para el sistema de 267 M€.

8.2 Otros impactos

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

La propuesta de Circular por la que se establecen las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica no presenta impactos por razón de género.

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

8.3 Análisis coste-beneficio

La reducción de los costes unitarios de operación y mantenimiento propuestos en la Circular permitirá adaptar la retribución por operación y mantenimiento percibida por las empresas transportistas a los costes realmente incurridos por las mismas. Todo ello, en aras a considerar los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada, estableciendo señales económicas coherentes con los objetivos de explotación de las redes de transporte eléctrico.

Teniendo en consideración todo lo anterior, se considera que los beneficios que genera la Circular al sistema son superiores a los costes que produce.

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

Tras la aprobación de la Circular, para completar la implementación de las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento por elemento de inmovilizado que se emplearán en el cálculo de la retribución de las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica, se deberá desarrollar por la CNMC la Circular informativa que agrupe todas las fuentes de información necesarias para el cálculo de la retribución de transporte.

10 CONCLUSIONES

La propuesta de Circular, que viene a completar la Circular de metodología retributiva de la actividad de transporte, establece unos valores unitarios de operación y mantenimiento que representan una reducción de los valores unitarios de referencia de explotación respecto a los valores vigentes establecidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre, para casi todas las instalaciones tipo, excepto para las correspondientes a las líneas de simple circuito, que se incrementan ligeramente y para las reactancias y condensadores para las que se mantienen dichos valores

No obstante lo anterior, la metodología retributiva permite al transportista retener un porcentaje de las ganancias de eficiencia en la retribución por operación y mantenimiento en la actividad de transporte, que hace que dicha reducción de los costes tenga un impacto menor en el siguiente periodo retributivo 2020 - 2025.

Con todo ello, trata de orientar a las empresas transportistas a ser más eficientes, introduciendo señales económicas a nivel de operación y mantenimiento.

Por último, la citada propuesta contempla la inclusión de nuevas tipologías de instalaciones a considerar a las empresas transportistas, que permitirán la adecuada inclusión de energías renovables y la digitalización de las redes.

