

**ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ORDEN POR LA QUE SE REVISAN LOS PRECIOS DE PRODUCTO Y LOGÍSTICA A EMPLEAR EN LA DETERMINACIÓN DEL PRECIO DE COMBUSTIBLE Y SE ESTABLECE UN TIEMPO DE ARRANQUE DE LIQUIDACIÓN POR INSTALACIÓN TIPO APLICABLE A LAS INSTALACIONES DE PRODUCCIÓN UBICADAS EN LOS TERRITORIOS NO PENINSULARES CON RÉGIMEN RETRIBUTIVO ADICIONAL.**

**Expediente nº: IPN/CNMC/005/20**

**SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA**

**Presidenta**

D.<sup>a</sup> María Fernández Pérez

**Consejeros**

D. Benigno Valdés Díaz  
D. Mariano Bacigalupo Saggese  
D. Bernardo Lorenzo Almendros  
D. Xavier Ormaetxea Garai

**Secretario de la Sala**

D. Joaquim Hortalà i Vallvé, Secretario del Consejo

En Madrid, a 15 de abril de 2020

Vista la solicitud de informe formulada por la Secretaría de Estado de Energía sobre la propuesta de *‘Orden por la que se revisan los precios de producto y logística a emplear en la determinación del precio de combustible y se establece un tiempo de arranque de liquidación por instalación tipo aplicable a las instalaciones de producción ubicadas en los territorios no peninsulares con régimen retributivo adicional’* (en adelante ‘la propuesta’), la Sala de Supervisión Regulatoria, en el ejercicio de la función consultiva en el proceso de elaboración de normas que afecten a su ámbito de competencias en los sectores sometidos a su supervisión, en aplicación del artículo 5.2 a) y de la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, acuerda emitir el siguiente informe:

**1. ANTECEDENTES**

El 21 de febrero de 2020 tuvo entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) oficio de la Secretaría de Estado de Energía (SEE) del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) adjuntando para informe la propuesta, acompañada de su correspondiente memoria de análisis de impacto normativo (MAIN).

La propuesta tiene como objeto revisar determinados precios de producto y precios de logística a emplear en la determinación del precio de combustible aplicable a las instalaciones Categoría A<sup>1</sup> definidas en el artículo 2 del RD 738/2015, de 31 de julio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica y el procedimiento de despacho en los sistemas eléctricos de los territorios no peninsulares (RD 738/2015), que tengan otorgado régimen retributivo adicional.

Así mismo la orden tiene por objeto establecer distintos valores por instalación tipo del valor tope del parámetro “t”<sup>2</sup>, tiempo transcurrido desde la última parada, en horas, definido en el artículo 33.2 del RD 738/2015.

Por último, el oficio de la SEE solicita el parecer de la CNMC *«sobre la posibilidad, condiciones y procedimiento para el establecimiento de una subasta de combustibles fósiles para el desarrollo de la actividad de producción de energía eléctrica en los despachos de los territorios no peninsulares, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 40.5 y 41 del Real Decreto 738/2015, de 31 de julio»*.

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (LSE), en su artículo 10, dispone que las actividades para el suministro de energía eléctrica que se desarrollen en los sistemas eléctricos de los territorios no peninsulares podrán ser objeto de una reglamentación singular debido a las especificidades que presentan respecto al sistema peninsular, derivadas de su ubicación territorial —sistemas aislados— y de su reducido tamaño.

Por su parte el RD 738/2015, en su artículo 2, distingue dos tipos de instalaciones: “Categoría A” y “Categoría B” (véase nota al pie previa). En lo referente al régimen económico, el RD 738/2015 establece en sus artículos 6 y 7 que las instalaciones de Categoría A podrán recibir un régimen retributivo adicional y las instalaciones de Categoría B podrán percibir el régimen retributivo específico de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.

---

<sup>1</sup> Instalaciones categoría A. Dentro de esta categoría se incluyen los grupos de generación hidroeléctricos no fluyentes y térmicos que utilicen como fuentes de energía carbón, hidrocarburos, biomasa, biogás, geotermia, residuos y energías residuales procedentes de cualquier instalación, máquina o proceso industrial cuya finalidad no sea la producción de energía eléctrica, así como las instalaciones de cogeneración de potencia neta superior a 15 MW.

Por oposición a las anteriores, las instalaciones categoría B incluyen las instalaciones de generación que no siendo de categoría A utilicen fuentes de energía renovables o sean instalaciones de cogeneración de potencia neta inferior o igual a 15 MW.

<sup>2</sup> Según lo establecido en el RD 738/2015, ‘t’ es el tiempo transcurrido desde la última parada, en horas. En aquellos casos en que dicho valor sea superior a 14 horas, se tomará un valor de t constante igual a 14 horas. Por orden del Ministro de Industria, Energía y Turismo [actualmente Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico] se podrá modificar este valor tope de 14 horas. La propuesta por lo tanto varía este límite para determinadas instalaciones tipo.

El régimen retributivo adicional, aplicable solo a las Instalaciones de Categoría A, tiene como fin, de acuerdo con el artículo 14.6 de la LSE, cubrir la diferencia entre los costes de inversión y explotación y los ingresos por la venta de energía eléctrica en el mercado. Para el cálculo de esta retribución adicional se considerará una instalación tipo, a lo largo de su vida útil regulatoria y en referencia a la actividad realizada por una empresa eficiente y bien gestionada.

El RD 738/2015 define la metodología para el cálculo de la retribución que percibirán las instalaciones con derecho al régimen retributivo adicional. Esta retribución incluye entre otros aspectos la retribución por combustible, definida en los artículos 31 a 34 del mencionado RD 738/2015 y establecida a partir de una serie de parámetros técnicos de liquidación (que son revisados para cada periodo regulatorio) y del precio medio de la termia de los combustibles empleados en cada grupo generador.

Por su parte, el precio medio de la termia se define en el artículo 40 del RD 738/2015, el cual indica en su apartado 5 que:

*“5. Los componentes del precio de los combustibles fósiles a efectos de liquidación,  $prc(c,i,h,j)$ , entre los que se incluirá la retribución por costes de logística, y la metodología para la determinación de dicho precio y su poder calorífico inferior  $pci(i,h,j)$ , serán aprobados por orden del Ministro de Industria, Energía y Turismo<sup>3</sup>, teniendo en cuenta las diferentes tecnologías implantadas en cada sistema y la información remitida por los titulares de las instalaciones de producción correspondientes a las facturas del suministro de combustible. Para la determinación del citado precio del combustible fósil se llevarán a cabo subastas de combustible.*

*El precio de combustible a utilizar a efectos de despacho será el que se establezca por orden del Ministro de Industria, Energía y Turismo.”*

Sin embargo en este momento la orden ministerial prevista en el artículo 40.5 citado no ha sido desarrollada por lo que resulta de aplicación la disposición transitoria tercera del RD 738/2015 (“Determinación del precio de combustible hasta la entrada en vigor de la orden definida en el artículo 40.5”), la cual establece que el precio de los combustibles se calculará como la suma de un precio de producto definido a partir de unas referencias de mercados internacionales, y una retribución por costes de logística establecida en la misma disposición transitoria tercera (a excepción del gas natural cuyo precio se calculará de acuerdo con el método establecido en la Orden ITC/1559/2010, de 11 de junio, por la que se regulan diferentes aspectos de la normativa de los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares).

Por lo tanto, actualmente el precio de combustible se calcula a partir de la suma de un precio de producto y un precio de logística.

---

<sup>3</sup> Actualmente Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Según expone la propuesta en sus antecedentes, en la tramitación de la Orden TEC/1260/2019, de 26 de diciembre,<sup>4</sup> se puso de manifiesto que la retribución de los grupos generadores en los territorios no peninsulares se veía afectada por los cambios que estaban experimentando los precios de los combustibles (tanto por variaciones en el precio de producto como por variaciones en precios de logística), lo cual estaba afectando especialmente al territorio no peninsular canario.

Como consecuencia de lo anterior, el apartado segundo de la citada Orden TEC/1260/2019 prevé una modificación de los componentes del precio de los combustibles a efectos de liquidación. Esta modificación se materializa con la propuesta recibida, que actualiza tanto los precios de producto como los precios de logística a emplear en la determinación del régimen retributivo adicional aplicable a las instalaciones de producción ubicadas en los territorios no peninsulares.

La actualización de los precios de producto se realiza mediante la modificación de los índices, cotizaciones y diferenciales empleados en sus fórmulas de cálculo. La actualización de los precios de logística se realiza mediante la definición de nuevos valores para cada sistema eléctrico aislado y tipo de combustible.

Así mismo, la propuesta contiene una modificación del valor máximo que puede llegar a alcanzar “t” (tiempo en horas transcurrido desde la última parada), variable empleada en el cálculo de la retribución por costes de arranque asociados al combustible, definida en el artículo 33 del RD 738/2015. La propuesta plantea para algunas tecnologías un valor tope de tiempo desde la última parada “t” diferente del valor tope genérico de 14 horas.

Con fecha 21 de febrero de 2020 y teniendo en consideración lo previsto en la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, la propuesta se envió a los miembros del Consejo Consultivo de Electricidad, al objeto de que formularan las observaciones que estimaran oportunas en el plazo de diez días hábiles a contar desde la recepción de la documentación, esto es, hasta el 6 de marzo de 2020. Las respuestas recibidas se adjuntan como anexo a este informe.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Orden TEC 1260/2019, de 26 de diciembre, por la que se establecen los parámetros técnicos y económicos a emplear en el cálculo de la retribución de la actividad de producción de energía eléctrica en los territorios no peninsulares con régimen retributivo adicional durante el periodo regulatorio 2020-2025.

<sup>5</sup> El Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en su disposición adicional tercera determina la interrupción de los plazos para la tramitación de los procedimientos de las entidades del sector público. No obstante lo anterior, según lo establecido en su apartado tercero el órgano competente podrá acordar, mediante resolución motivada, las medidas de ordenación e instrucción estrictamente necesarias para evitar perjuicios graves en los derechos e intereses del interesado en el procedimiento y siempre que éste manifieste su conformidad, o cuando el interesado manifieste su conformidad con que no se suspenda el plazo. **[INICIO CONFIDENCIAL].**  
**[FIN CONFIDENCIAL]**

## 2. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

El proyecto consta de una propuesta y su correspondiente MAIN; la propuesta consta a su vez de un preámbulo dividido en cinco apartados, cinco artículos, una disposición transitoria y dos disposiciones finales.

El artículo 1 establece el objeto de la propuesta, concretamente:

- Revisar determinados precios de producto y precios de logística a emplear en la determinación del precio de combustible aplicable a las instalaciones Categoría A en los sistemas no peninsulares.
- Establecer distintos valores por instalación tipo del valor tope del parámetro “t”, tiempo transcurrido desde la última parada, en horas, definido en el artículo 33.2 del RD 738/2015.

El artículo 2 establece su ámbito de aplicación, constituido por las instalaciones que tengan otorgado régimen retributivo adicional en alguno de los sistemas eléctricos aislados de los territorios no peninsulares, y que empleen en su funcionamiento combustibles fósiles.

El artículo 3 modifica los precios de producto para determinados combustibles: En el caso de Baleares, la Hulla importada, y en el caso de Canarias: Fuel Oil BIA<sup>6</sup> 1 por ciento, Fuel Oil BIA 0,73 por ciento, Fuel Oil BIA 0,3 por ciento, Diésel Oil y Gasoil 0,1 por ciento.

El artículo 4 modifica los precios de logística dentro de los componentes del precio de combustibles fósiles y establece precios de logística diferenciados para La Palma, El Hierro y La Gomera.

El artículo 5 modifica el valor tope de tiempo “t”, o tiempo transcurrido desde la última parada expresado en horas, para las tecnologías de: Turbinas de Vapor de Carbón, Turbinas de Vapor de Fuel (Potencia ≤ 40 MW), Turbinas de Vapor de Fuel (40 MW <Potencia ≤ 80 MW), Ciclo combinado configuración 2x1<sup>7</sup> y Ciclo combinado configuración 3x1.

La disposición transitoria, no relacionada con las instalaciones de producción ubicadas en los territorios no peninsulares: regula la liquidación, en concepto de entrega a cuenta correspondiente a la retribución del año 2019 de «*las cantidades correspondientes a la parte proporcional de la retribución que tenían asignada en el anexo II de la Orden IET/2444/2014, de 19 de diciembre*» a dos empresas distribuidoras, una vez que las mismas han cumplido con el requisito de la entrega de su inventario físico de instalaciones, en el formato adecuado y con la calidad

---

<sup>6</sup> Bajo Índice de Azufre.

<sup>7</sup> Es decir, un ciclo combinado formado por dos turbinas de gas y una turbina de vapor.

requerida, todo ello hasta la aprobación de la retribución de la actividad de distribución para el año 2019, al amparo de lo previsto en el Real Decreto 1048/2013, de 27 de diciembre.

Las disposiciones finales establecen el título competencial y la entrada en vigor de la orden, que tendrá efectos desde el día 1 de enero de 2020.

### **3. VALORACIÓN GENERAL**

Esta Sala valora positivamente la actualización de referencias de precios de combustibles y logística, dado que permite mejorar el ajuste de la retribución a los costes observados y de esta manera evitar que se prolonguen posibles situaciones de divergencia entre unos y otros valores. Otro tanto cabe decir de la especificación por tecnología del parámetro retributivo 't', que marca el tiempo transcurrido desde la última parada del grupo de generación (variable relevante en la determinación de la retribución por costes de arranque).

No obstante, sin perjuicio de esta valoración general positiva y de los comentarios que se desarrollan con más detalle en las Consideraciones, existen aspectos de la propuesta particularmente relevantes, bien por variación respecto a los valores actualmente de aplicación, bien por su potencial impacto económico futuro, que son abordados en la MAIN de forma excesivamente sucinta. En particular, los precios de producto del Fuel Oil 0,3 por ciento se incrementan aproximadamente en un 33%, y determinados precios de logística se llegan a duplicar. En cuanto al incremento de los costes por retribución adicional que la aplicación de la propuesta induciría, se echa en falta el análisis de algún escenario ligado a la evolución de los distintos índices y cotizaciones (en especial de los productos petrolíferos), así como la consideración de las esperables variaciones a futuro en el mix de generación extrapeninsular.

### **4. CONSIDERACIONES**

#### **4.1 Sobre la modificación de los precios de producto**

El artículo 3 de la propuesta modifica las fórmulas de cálculo de los precios de producto por tipo de combustible respecto a los vigentes establecidos en el RD 738/2015 para la Hulla importada, en Baleares, y para los derivados del petróleo, en Canarias:

a) Territorio no peninsular de Baleares

Para definir el precio de producto de la hulla importada se sigue empleando el índice API#2 publicado por el *Coal Daily* de *Energy Argus* (al igual que en el RD 738/2015), pero la propuesta le añade un diferencial de 1 \$/t a la cotización.

b) Territorio no peninsular de Canarias

Se modifican las fórmulas de cálculo de los precios de producto para el Fuel Oil BIA 1 por ciento, Fuel Oil BIA 0,73 por ciento, Fuel Oil BIA 0,3 por ciento, Diésel Oil y Gasoil 0,1 por ciento.

Las principales modificaciones frente al RD 738/2015 son el cambio de referencias que sustituyen el rango bajo de cotizaciones por el rango alto (para todos los combustibles), la simplificación en los índices y cotizaciones empleados y la adición de diversos diferenciales (positivos o negativos). En el caso de las fórmulas de cálculo del Fuel Oil BIA 0,73 por ciento y del Diésel Oil, las fórmulas se modifican sustancialmente, incluyendo índices y cotizaciones de productos distintos a los actualmente empleados.

Concretamente para cada tipo de combustible las modificaciones son:

- En el caso del Fuel Oil BIA 1 por ciento se sustituyen las referencias de rango bajo por rango alto al calcular la media aritmética de las medias mensuales de las cotizaciones de Fuel Oil 1 por ciento en el mercado CIF NWE publicada en el *Platts European Marketscan*, y se le añade un diferencial de +22 \$/t.
- Para el Fuel Oil BIA 0,73 por ciento se modifica la fórmula de cálculo:

En el RD 738/2015 se calculaba como la media aritmética de las medias mensuales del rango bajo de cotizaciones en el mercado CIF NWE del Fuel Oil 1 por ciento publicadas en el *Platts European Marketscan*, más un coeficiente calculado como el 67,5 por ciento de la diferencia entre las medias mensuales del rango bajo de cotizaciones en el mercado FOB NWE del Fuel Oil 0,5-0,7 por ciento y las medias mensuales del rango bajo de cotizaciones de Fuel Oil 1 por ciento también en el mercado FOB NWE, siempre según son publicadas en el citado *Platts European Marketscan*.

La propuesta sustituye la formulación anterior y el Fuel Oil BIA 0,73 por ciento pasa a calcularse como la media aritmética de las medias mensuales del rango alto de cotizaciones de Gasoil 0,1 por ciento en el mercado CIF NWE publicadas en el *Platts European Marketscan* a la que se añade un diferencial negativo de -95 \$/t.

- En el caso del Fuel Oil 0,3 por ciento se sustituyen las referencias de rango bajo por las de rango alto al calcular la media aritmética de las medias mensuales de las cotizaciones de Fuel Oil 1 por ciento en el mercado CIF NWE publicadas en el *Platts European Marketscan*, y se le añade un diferencial de +100 \$/t.
- Para el Diésel Oil también se modifica la fórmula de cálculo:

En el RD 738/2015 se calculaba mediante una ponderación en peso de la media aritmética de las medias mensuales del rango bajo de

cotizaciones de Gasoil 0,1 por ciento (83% de la ponderación) y Fuel Oil 3,5 por ciento (17% restante) en el mercado CIF NWE publicadas en el repetido *Platts European Marketscan*.

La propuesta sustituye este cálculo por otro referido al 0,95 de la media aritmética de las medias mensuales del rango alto de cotizaciones de Gasoil 0,1 por ciento en el mercado CIF NWE publicadas en el *Platts European Marketscan* al que se le añade un diferencial de +25 \$/t.

- En el caso del Gasoil 0,1 por ciento se sustituyen las referencias de rango bajo por rango alto al calcular la media aritmética de las medias mensuales de las cotizaciones de Gasoil 0,1 por ciento en el mercado CIF NWE publicadas en el *Platts European Marketscan*.

Como resultado, en todos los casos se producen aumentos de los precios de producto, que se pueden comprobar en las gráficas incluidas en el Anexo 1. Tomando como referencia el periodo de 2015 a 2019, el empleo de la metodología de la propuesta en lugar de la del RD 738/2015 supondría, en promedio, un incremento de los precios de producto (en euros por tonelada y en %) de:

|                   | Fuel Oil 1%<br>(€/Tm) | Fuel Oil 0,73%<br>(€/Tm) | Fuel Oil 0,3%<br>(€/Tm) | Diesel Oil<br>(€/Tm) | Gasoil 0,1%<br>(€/Tm) |
|-------------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|
| <b>INCREMENTO</b> | 19,95                 | 55,91                    | 89,11                   | 33,95                | 0,44                  |
| <b>%</b>          | 7%                    | 18%                      | 33%                     | 8%                   | 0,1%                  |

Destacan los incrementos de precio del Fuel Oil 0,73 por ciento y, en particular, del Fuel Oil 0,3 por ciento (este último en aproximadamente un 33%, una subida cercana a los 90 €/t). La MAIN hace a este respecto una mención únicamente cualitativa y muy breve<sup>8</sup>; se echa en falta un mayor grado de detalle que permitiese determinar y acotar las causas que dan lugar a estas variaciones.

Adicionalmente, en el caso del Fuel Oil 0,3% habría que tener en cuenta que, aunque ahora su consumo sea reducido, los cada vez más exigentes

<sup>8</sup> Esto explica la MAIN al respecto:

*«Para la revisión de los actuales precios de producto y logística, se ha considerado la información aportada por el titular de los grupos de producción en el trámite de audiencia a la Orden TEC 1260/2019, de 26 de diciembre, y la presentada dentro de la obligación de información sobre los suministros de combustibles establecida en el artículo 31.2 del Real Decreto 738/2015, de 31 de julio, entre otras.*

*En este sentido, las nuevas referencias de productos reconocen los costes en los [que] incurrirá el titular de los grupos atendiendo a los contratos con sus principales suministradores. De este modo, las nuevas referencias establecidas incluyen las cotizaciones en rango alto de los productos en los mercados internacionales de referencia, con un diferencial que atiende a necesidades de calidad o condiciones de aprovisionamiento (cantidades y periodos) para el desarrollo de la actividad de producción. El diferencial asociado al aprovisionamiento del combustible Fuel Oil BIA 0,3 por ciento se ha determinado a partir de la información disponible de cotizaciones de los combustibles Fuel Oil BIA 0,3% y Fuel Oil Bia 1% en el mercado de Nueva York.»*

requerimientos ambientales aplicables a algunas turbinas de vapor a fuel podrían hacer que progresivamente sustituyan parte del Fuel Oil 0,73 por ciento que consumen actualmente por Fuel Oil 0,3 por ciento, lo que elevaría su peso en el mix de generación y haría que posibles incrementos futuros de precio tengan un impacto más acusado en la retribución de la actividad en su conjunto.

#### **4.2 Sobre la sensibilidad del impacto económico ante escenarios que se aparten de la explotación realizada en el pasado**

La MAIN estima que los cambios en precios de producto y de logística introducidos por la propuesta supondrán un incremento de unos 80 M€/año en los costes derivados del régimen retributivo adicional frente al que resultaría de aplicar los precios de producto y de logística ahora vigentes; esta evaluación se habría realizado *«considerando los despachos pasados, y la mejor información disponible»*.

Ahora bien, no incluye un desglose que permita identificar qué parte es debida al aumento de precios de producto (a su vez ligados a la evolución de índices y cotizaciones) y cuál al aumento de precios de logística, ni indica que se haya realizado un estudio de sensibilidad ante posibles escenarios futuros en función de la previsible evolución del *mix* de generación no peninsular, bien por la implantación de instalaciones de origen renovable (a la que la propia MAIN alude), bien por un aumento de la participación de combustibles más bajos en azufre como el Fuel Oil 0,3 por ciento, que como se ha indicado es uno de los que más ha aumentado su precio.

##### *Sensibilidad a los cambios de índices y cotizaciones*

Como se ha expuesto, los cambios de los índices y cotizaciones empleados para calcular los precios de producto dan lugar a incrementos apreciables en las nuevas fórmulas con respecto a las utilizadas por el RD 738/2015; estas diferencias no tienen por qué ser constantes, como se puede apreciar en el Anexo 1. Por lo tanto, el aumento del régimen retributivo adicional no sería constante y podría variar sensiblemente entre años.

Para ilustrar este efecto se ha realizado el ejercicio teórico de calcular los precios de producto entre los años 2015 y 2019, empleando las fórmulas de cálculo del RD 738/2015 y las de la propuesta, respectivamente y se ha hallado el aumento de coste total para el régimen retributivo adicional. Se puede ver que el valor obtenido no es constante; los resultados se incluyen en el Anexo 2.

##### *Sensibilidad al cambio de mix*

La MAIN indica que para estimar el aumento de coste total para el régimen retributivo adicional se han tenido en cuenta los despachos de años pasados y la mejor información disponible, pero no parece haber tenido en cuenta los probables cambios de mix que puedan tener lugar a futuro, algunos de ellos particularmente

relevantes, como el abandono de la generación a carbón en Baleares o el incremento generalizado de la participación de la generación de origen renovable.

A ese respecto sería recomendable analizar la sensibilidad del coste total para el régimen retributivo adicional de los cambios de mix, especialmente en el caso del Fuel Oil 0,3 por ciento. Este combustible ha aumentado aproximadamente un 33% su precio de producto y actualmente presenta un consumo limitado, pero podría crecer a futuro por los requerimientos ambientales, incrementando por lo tanto el aumento de coste para el régimen retributivo adicional.

#### **4.3 Sobre la modificación de los precios de logística**

El Artículo 4 de la propuesta actualiza los precios de logística, definiendo precios de logística distintos para La Palma, El Hierro y La Gomera (que antes compartían los mismos precios). En general, estos cambios suponen incrementos de precios respecto a los actuales, aunque en algún caso concreto (Gran Canaria) conllevan una disminución. El Anexo 3 incluye una tabla comparativa a este respecto, y el Anexo 4 una estimación del aumento de coste total que supondrían para el régimen retributivo adicional.

Si bien los incrementos más abultados<sup>9</sup> corresponden a las islas más pequeñas, donde las cantidades consumidas no son elevadas y la logística es más complicada, por la llamada 'doble insularidad' y la escasa capacidad de atraque y almacenamiento, el coste de logística también se incrementa notablemente para el Fuel Oil en Tenerife (y, aunque esté en vías de desaparición, para la hulla en Baleares), por lo que se recomienda que la MAIN incorpore un mayor grado de detalle que permita determinar las causas que dan lugar a estas variaciones<sup>10</sup>.

#### **4.4 Sobre la modificación del valor tope de tiempo “t” tiempo desde la última parada**

De acuerdo con lo establecido por el RD 738/2015, la retribución por costes de arranque asociados al combustible responde al consumo del mismo observado a lo largo del proceso por el cual un grupo pasa de un estado de marcha en condiciones de carga mínima, a otro estado de marcha en las mismas condiciones, con un estado intermedio de paro.

---

<sup>9</sup> Los cuales pueden llegar en algunos casos a multiplicar por 4, y hasta por 8, los importes reconocidos por este concepto en el RD 738/2015.

<sup>10</sup> Esto explica la MAIN al respecto:

*«Del mismo modo, la actualización de precios de logística tiene en cuenta las nuevas condiciones de los principales suministradores. De forma particular en el territorio no peninsular canario, los precios de logística incluyen también costes regulados como los correspondientes a la Corporación de Reservas Estratégicas (CORES) y el impuesto sobre los combustibles derivados del petróleo en Canarias (IECA) así como los costes de gestión centralizada intragrupo que realiza Endesa Generación S.A. y que ascienden a [INICIO CONFIDENCIAL] [FIN CONFIDENCIAL].»*

Uno de los parámetros empleados para su cálculo es “t”, el tiempo transcurrido desde la última parada, cuyo valor hasta ahora según lo establecido por el RD 738/2015 no podía superar las 14 horas.

La propuesta aumenta el valor máximo que puede alcanzar “t” para determinadas tecnologías, concretamente hasta 80 horas en el caso de los Ciclos Combinados, 150 horas en el caso de las Turbinas de Vapor de Carbón, 120 horas en el caso de Turbinas de Vapor de Fuel (Potencia  $\leq 40$  MW) y 150 horas en el caso de Turbinas de Vapor de Fuel ( $40 < \text{Potencia} \leq 80$  MW).

Se considera que para ser coherentes con lo determinado en el artículo 33 del RD 738/2015, para estas tecnologías, en ningún caso el valor límite de t debería sobrepasar el tiempo de un ciclo que partiendo del mínimo técnico permita llegar a condición fría, sumado al tiempo de arranque hasta mínimo técnico; por ello se deberían tomar como referencia de tiempo t máximo tiempos iguales o inferiores a los resultantes de las pruebas de determinación del coste de arranque en frío incluidos en las pruebas de rendimiento realizadas.

Por lo tanto, se sugiere que el *benchmark* o referencia de comparación esté basado en las mejores instalaciones existentes. Se propone, para las tecnologías incluidas en el artículo 5 de la propuesta, partir de la información contenida en los informes de pruebas de rendimiento, concretamente las pruebas de determinación del coste de arranque en frío, que dan una medida de los consumos reales de combustible en arranque frío de los grupos existentes, y tomar el tiempo de las centrales más eficientes en términos de coste de arranque de cada instalación tipo (IT) como referencia.

A este respecto, en el caso de las turbinas de vapor a fuel, se propone además que se diferencie un escalón de potencia adicional, subdividiendo uno de los incluidos en la propuesta en dos ( $40 \text{ MW} < \text{Potencia} \leq 60 \text{ MW}$  y  $60 \text{ MW} < \text{Potencia} \leq 80 \text{ MW}$ , respectivamente), para ser coherentes con la definición de instalaciones tipo incluida en el RD 738/2015, y debido a que presentan valores de arranque en frío distintos.

#### **4.5 Sobre el tiempo requerido para la modificación técnica de instalaciones por adaptación ambiental a efectos de la retribución por costes fijos**

Debido a los requerimientos ambientales progresivamente más exigente, ciertas instalaciones, para poder seguir funcionando y garantizar la cobertura de la demanda, requerirán de modificaciones técnicas que les permitan consumir combustibles con un menor contenido en azufre.

Así, la Orden TEC/1158/2018, de 29 de octubre<sup>11</sup>, ha autorizado la realización de inversiones de adaptación ambiental para el cumplimiento de las previsiones de

---

<sup>11</sup> Orden TEC/1158/2018, de 29 de octubre, por la que se otorga el régimen retributivo adicional a instalaciones de producción de energía eléctrica existentes en los territorios no peninsulares de

la Directiva 2010/75/UE<sup>12</sup> y las conclusiones MTD (mejores técnicas disponibles contenidas en los documentos BREF).

Estas actuaciones requieren que los grupos de generación lleven a cabo paradas para su implementación, lo que implica un período de indisponibilidad. Se propone que dicho período de indisponibilidad no compute a efectos de retribución de costes fijos vía régimen retributivo adicional, mediante la introducción de una disposición transitoria análoga a la disposición transitoria primera de la Orden ITC/1559/2010, de 11 de junio, por la que se regulan diferentes aspectos de la normativa de los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares, que contempló una situación comparable con motivo del cambio de combustible a gas natural.

## **5. CONTESTACIÓN A LA CONSULTA DE LA SEE EN RELACIÓN CON LA POSIBILIDAD, CONDICIONES Y PROCEDIMIENTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA SUBASTA DE COMBUSTIBLES FÓSILES PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN LOS TERRITORIOS NO PENINSULARES**

**[INICIO CONFIDENCIAL]**

**[FIN CONFIDENCIAL]**

## **6. CONCLUSIONES**

**Primera.** Con respecto a la propuesta de Orden Ministerial, esta Sala de Supervisión Regulatoria considera adecuada la revisión de los precios de producto y logística a emplear en la determinación de los precios de combustible y el establecimiento de un tiempo de arranque de liquidación diferenciado en función de la tecnología para las tecnologías incluidas en el artículo 5 de la propuesta, sin perjuicio de los aspectos reflejados en las consideraciones anteriormente expuestas, en particular:

- Se sugiere incorporar un mayor desarrollo de la MAIN que justifique más ampliamente las variaciones de precios más acusadas a que da lugar la propuesta.
- Se propone que para determinar el impacto económico que tendría la propuesta sobre el régimen retributivo adicional, se analice la sensibilidad que tendría frente a la variación de los nuevos índices y cotizaciones utilizados, así como la evolución esperable del *mix* de generación.
- Se recomienda asimismo que el valor tope de tiempo ‘t’ tome como referencia un valor igual o inferior al de las pruebas de determinación del coste de

---

Menorca, Gran Canaria y Tenerife que deban llevar a cabo inversiones adicionales derivadas del cumplimiento de la normativa comunitaria o estatal para continuar en funcionamiento.

<sup>12</sup> Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación).

arranque en frío de las plantas más eficientes en términos de coste de arranque, representativas de cada instalación tipo incluida en el artículo 5 de la propuesta, conforme a las pruebas de rendimiento realizadas por el Operador del Sistema.

- Se propone que, en aquellas instalaciones que por requerimientos ambientales requieran de paradas para realizar modificaciones para consumir combustibles con un menor contenido en azufre que les permitan seguir funcionando y garantizar la cobertura de la demanda, dicho período de indisponibilidad no compute a efectos de retribución de costes fijos vía régimen retributivo adicional.

**Segunda.** Con respecto a la consulta de la SEE del parecer de la CNMC sobre la posibilidad, condiciones y procedimiento para el establecimiento de una subasta de combustibles fósiles para el desarrollo de la actividad de producción de energía eléctrica en los despachos de los territorios no peninsulares, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 40.5 y 41 del Real Decreto 738/2015, de 31 de julio, se expone que:

**[INICIO CONFIDENCIAL]**

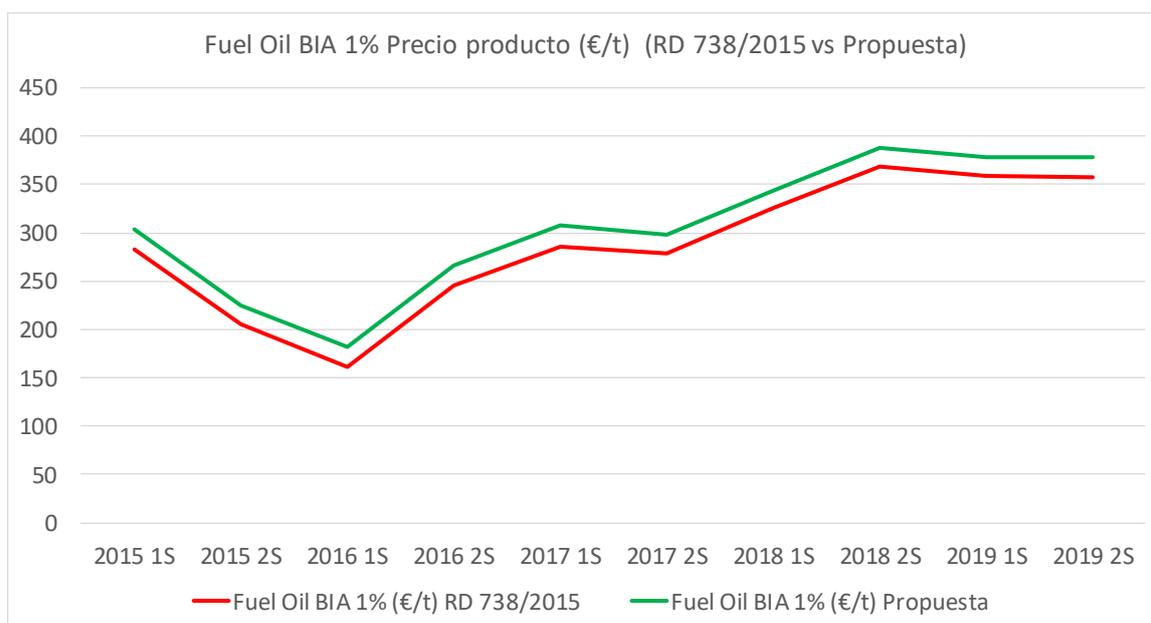
**[FIN CONFIDENCIAL]**

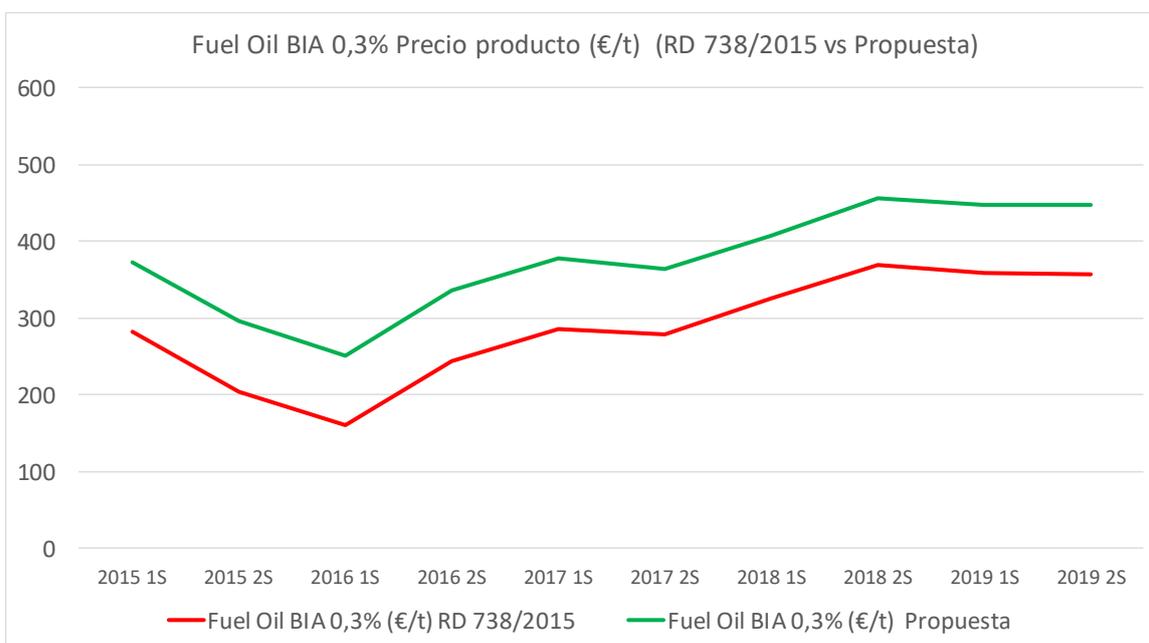
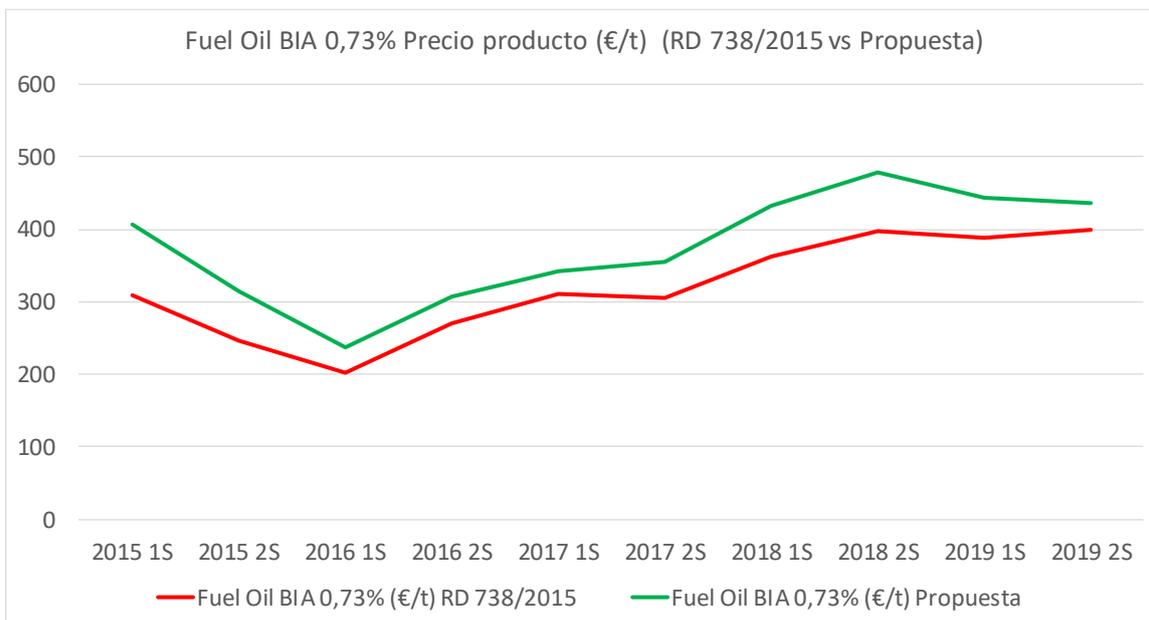
## ANEXO 1: VARIACIÓN DE LOS PRECIOS DE PRODUCTO

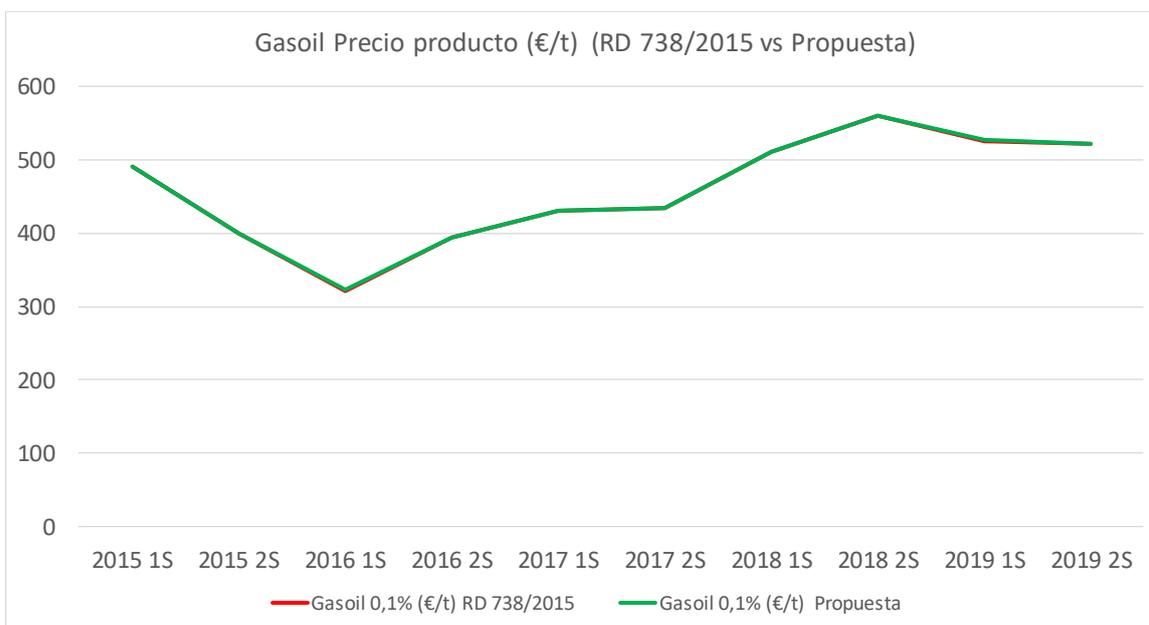
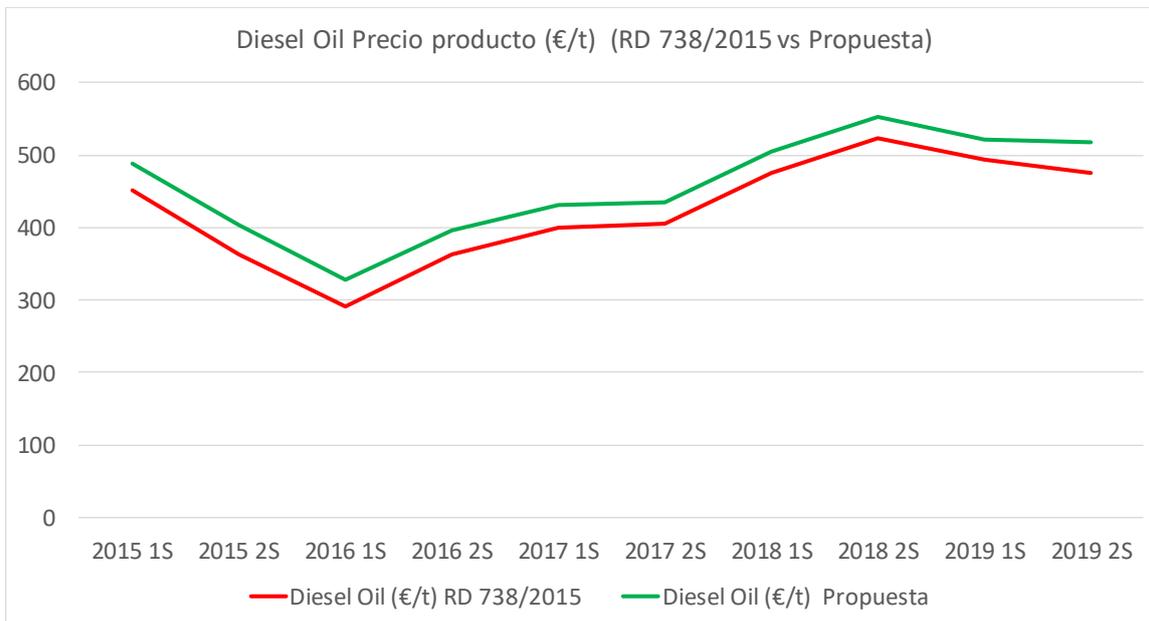
En las siguientes gráficas se ha representado, para las distintas revisiones semestrales habidas desde el primer semestre de 2015, el precio de producto que resultaría aplicando las fórmulas de cálculo del RD 738/2015 y las de la propuesta.

Los precios de producto resultantes de la propuesta son siempre superiores a los del RD 738/2015, si bien en el caso del Gasoil la variación es mínima.

En aquellos casos en los que el cambio consiste en la introducción de un diferencial o el paso de una referencia de rango bajo a rango alto, las diferencias se mantienen muy aproximadamente constantes; sin embargo, en aquellos casos (como el Fuel Oil BIA 0,73 por ciento) en los que se sustituye el uso de un índice de un producto por otro producto distinto, las diferencias varían entre semestres, con lo que el impacto para el régimen retributivo adicional resulta más difícil de predecir.







**[INICIO CONFIDENCIAL]**

**ANEXO 2: SENSIBILIDAD DEL REGIMEN RETRIBUTIVO ADICIONAL A LOS  
NUEVOS PRECIOS DE PRODUCTO**

**[FIN CONFIDENCIAL]**

**ANEXO 3: VARIACIÓN DE PRECIOS DE LOGÍSTICA**

En la tabla adjunta se representa el aumento o disminución de los precios de logística que introduce la propuesta en comparación con los establecidos en el RD 738/2015 (en euros por tonelada y en tanto por ciento).

| Incremento de precios de logística |        |      |             |      |                |      |               |      |            |      |        |      |
|------------------------------------|--------|------|-------------|------|----------------|------|---------------|------|------------|------|--------|------|
| €/tm                               | Hulla  |      | Fuel Oil 1% |      | Fuel Oil 0,73% |      | Fuel Oil 0,3% |      | Diesel Oil |      | Gasoil |      |
|                                    | (€/tm) | %    | (€/tm)      | %    | (€/tm)         | %    | (€/tm)        | %    | (€/tm)     | %    | (€/tm) | %    |
| <b>BALEARES</b>                    |        |      |             |      |                |      |               |      |            |      |        |      |
| Mallorca                           | 14,14  | 108% | 0,00        | 0%   | 0,00           | 0%   |               |      |            |      | 0,00   | 0%   |
| Menorca                            |        |      | 0,00        | 0%   | 0,00           | 0%   |               |      |            |      | 0,00   | 0%   |
| Ibiza-Formentera                   |        |      | 0,00        | 0%   | 0,00           | 0%   |               |      |            |      | 0,00   | 0%   |
| <b>CANARIAS</b>                    |        |      |             |      |                |      |               |      |            |      |        |      |
| Tenerife                           |        |      | 24,58       | 120% | 22,59          | 110% | 11,32         | 36%  | 16,14      | 79%  | 16,14  | 79%  |
| Gran Canaria                       |        |      | 0,50        | 2%   | -1,44          | -6%  | -18,97        | -45% | -13,80     | -44% | -13,80 | -44% |
| Fuerteventura                      |        |      | 29,49       | 119% | 29,49          | 119% | 11,96         | 28%  | 75,31      | 202% | 75,31  | 202% |
| Lanzarote                          |        |      | 29,99       | 121% | 29,99          | 121% | 12,46         | 29%  | 53,22      | 153% | 53,22  | 153% |
| La Palma                           |        |      | 60,80       | 163% | 60,80          | 163% | 43,28         | 79%  | 39,00      | 71%  | 59,05  | 169% |
| El Hierro                          |        |      | 60,80       | 163% | 60,80          | 163% | 43,28         | 79%  | 264,95     | 483% | 285,00 | 818% |
| La Gomera                          |        |      | 60,80       | 163% | 60,80          | 163% | 43,28         | 79%  | 152,21     | 277% | 172,26 | 494% |
| <b>CEUTA Y MELILLA</b>             |        |      |             |      |                |      |               |      |            |      |        |      |
| Ceuta                              |        |      | 0,00        | 0%   | 0,00           |      |               |      | 0,00       | 0%   | 0,00   | 0%   |
| Melilla                            |        |      | 0,00        | 0%   | 0,00           |      |               |      |            |      | 0,00   | 0%   |

**[INICIO CONFIDENCIAL]**

**ANEXO 4: ESTIMACIÓN DE LA VARIACIÓN DEL RÉGIMEN RETRIBUTIVO  
ADICIONAL QUE INTRODUCEN LOS NUEVOS PRECIOS DE LOGÍSTICA**

**ANEXO 5: SÍNTESIS DE LAS ALEGACIONES DEL CONSEJO CONSULTIVO  
DE ELECTRICIDAD**

**[FIN CONFIDENCIAL]**

## **ANEXO 6: ALEGACIONES DEL CONSEJO CONSULTIVO DE ELECTRICIDAD**

**[CONFIDENCIAL]**