

Propuesta de Circular xx/2025, de xx de xx, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se modifica la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica.

La Ley 3/2013, de 4 de junio, *de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*, en la redacción dada por el Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, *de medidas urgentes para adecuar las competencias de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia a las exigencias derivadas del derecho comunitario en relación a 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*, establece en su artículo 7.1 g) que es función de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia establecer mediante circulares, previo trámite de audiencia y con criterios de eficiencia económica, transparencia, objetividad y no discriminación, y de acuerdo con las orientaciones de política energética, la metodología, los parámetros y la base de activos para la retribución de las instalaciones de transporte de energía eléctrica.

De conformidad con lo anterior, fue aprobada la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, 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*, aplicable a partir de la retribución del ejercicio 2020.

Esta Circular ha funcionado adecuadamente durante el periodo regulatorio 2020-2025, permitiendo que las empresas que realizan la actividad de transporte hayan realizado las inversiones necesarias, así como la operación y mantenimiento de las redes, obteniendo una rentabilidad razonable en el desarrollo de su actividad. Si bien, estando próxima la finalización del actual periodo regulatorio, resulta necesario proceder a realizar determinadas modificaciones en la metodología de cálculo de la retribución del transporte.

En el siguiente periodo regulatorio 2026-2031, la metodología ha de adaptarse a inversiones crecientes derivadas del proceso de descarbonización, asegurando el equilibrio entre el desarrollo de infraestructuras, un uso eficiente de las redes existentes y la incorporación de las nuevas funcionalidades que se espera de las mismas asociadas a la digitalización y a las nuevas figuras que emergen en el sistema eléctrico.

Las redes eléctricas juegan un papel fundamental en el proceso de transición limpia en el que se encuentra actualmente inmerso el sector energético. Así lo ha destacado la Comisión Europea en su Plan de Acción de la UE para las Redes, publicado en noviembre de 2023. Según dicho Plan, la creación de incentivos comienza con el establecimiento de un marco regulador propicio que aporte seguridad a las inversiones, incentive el rol activo de los gestores de la red de transporte y establezca requisitos de eficiencia, compartiendo con los consumidores parte de las ganancias conseguidas.

Un modelo energético en rápida evolución requiere una regulación que garantice que las redes son capaces de satisfacer la creciente demanda eléctrica vinculada a la movilidad limpia, la calefacción, la refrigeración y la electrificación de la industria, al mismo tiempo que facilite, tanto la integración de energía renovable para dar cobertura a esa nueva demanda, como un entorno de participación de esa misma demanda en los servicios que pueda requerir el sistema eléctrico. Todo ello, en un contexto de incertidumbre sobre el ritmo de crecimiento de la demanda. Resultando necesario, además, disponer de una red de transporte resiliente que garantice la seguridad y continuidad del suministro eléctrico.

Por consiguiente, teniendo en cuenta los retos de la transición energética, se hace necesario modificar determinados aspectos de la metodología de cálculo de la retribución del transporte eléctrico establecida en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

Las principales modificaciones introducidas se refieren a la determinación del valor de inversión de las instalaciones de transporte, que pasa a realizarse en base a su valor auditado. Se introduce al final de cada semiperiodo de 3 años, un ajuste a valores unitarios de referencia de inversión, para todas las tipologías de instalaciones que disponen de ellos. Por otra parte, se procede a retribuir el coste financiero de los importes invertidos en la obra en curso de las instalaciones singulares, atendiendo a los largos periodos de construcción y la complejidad técnica para ejecutar estas instalaciones. Asimismo, se modifica el incentivo de disponibilidad.

Además, se incrementa la intensidad de la penalización relativa a la prudencia financiera a partir del cuarto año del siguiente periodo regulatorio, del 1% de la retribución, al 1,5%, para incrementar el incentivo a las empresas que aún no lo han hecho, a que se sitúen dentro de los rangos de valores recomendables de los ratios de la Comunicación 1/2019, de 23 de octubre.

Por otra parte, el artículo 3.2 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, establece que antes del inicio de cada periodo regulatorio, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, previa audiencia pública antes del 1 de junio, establecerá el conjunto de parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio. Mediante la presente Circular, se procede al establecimiento de los mismos para el periodo regulatorio 2026-2031, salvo en lo relativo a los valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento, que se fijarán en una circular separada, no siendo objeto de la presente Circular.

Conforme a la letra g) del artículo 7.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, es función de esta Comisión establecer, mediante circular, los valores unitarios de inversión, de operación y mantenimiento y la vida útil regulatoria de las instalaciones con derecho a retribución a cargo del sistema eléctrico de las empresas de transporte para cada periodo regulatorio.

En virtud de dichas competencias, se publicó la Circular 7/2019, de 5 de diciembre, 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.*

Respecto a los valores unitarios de referencia de inversión por elemento de inmovilizado de aplicación en la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, sus valores se encuentran recogidos en la Orden IET/2659/2015, de 11 de diciembre. En este sentido, la disposición adicional única de la Circular 7/2019, de 5 de diciembre, establece que los valores unitarios de referencia de inversión aplicables durante el periodo 2020-2025 seguirán siendo los establecidos en dicha orden.

Estando próxima la finalización del periodo regulatorio que abarca dichos ejercicios, resulta necesaria una revisión de los valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento a aplicar a partir del año 2026 que, como ya se ha mencionado, se fijarán en una circular separada.

La actividad de transporte tiene carácter de monopolio natural y cuenta con un transportista único desde la aprobación de la Ley 17/2007, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y

del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad, salvo las excepciones previstas en el artículo 34.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

La Ley 24/2013, de 26 de diciembre, dispone, en su artículo 14, que la retribución de las actividades se establecerá con criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios, que incentiven la mejora de la eficacia de la gestión, la eficiencia económica y técnica de dichas actividades y la calidad del suministro eléctrico.

Para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte, se considerarán los costes necesarios para realizar la actividad por una empresa eficiente y bien gestionada, mediante la aplicación de criterios homogéneos en todo el territorio español, sin perjuicio de las especificidades previstas para los territorios no peninsulares. Estos regímenes económicos permitirán la obtención de una retribución adecuada a la de una actividad de bajo riesgo.

Los parámetros de retribución de la actividad de transporte se fijarán teniendo en cuenta la situación cíclica de la economía, de la demanda eléctrica y la rentabilidad adecuada para estas actividades por periodos regulatorios que tendrán una vigencia de seis años, salvo que una norma de derecho comunitario europeo establezca una vigencia del periodo regulatorio distinta.

Estos parámetros retributivos podrán revisarse antes del comienzo del periodo regulatorio. Si no se llevara a cabo esta revisión se entenderán prorrogados para todo el periodo regulatorio siguiente.

El artículo 14.8 de la Ley 24/2013, establece que la metodología de retribución de la actividad de transporte se establecerá atendiendo a los costes necesarios para construir, operar y mantener las instalaciones de acuerdo al principio de realización de la actividad al menor coste para el sistema eléctrico según lo dispuesto en el artículo 1.1 de la misma Ley. Asimismo, el artículo 14.8 bis de la Ley 24/2013, establece que la metodología de retribución de transporte deberá contemplar incentivos económicos, que podrán tener signo positivo o negativo, para la mejora de la disponibilidad de las instalaciones, para garantizar el nivel de endeudamiento adecuado a fin de disponer de una estructura de deuda sostenible y otros objetivos.

La circular se adecúa a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas: necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

La circular se ajusta al principio de necesidad, en la medida en que las modificaciones planteadas para el nuevo período regulatorio son resultado de la experiencia obtenida durante la vigencia de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre. Se atiende a los principios de proporcionalidad, seguridad jurídica y eficiencia, ya que los cambios planteados se limitan a los necesarios e imprescindibles para la atención de los objetivos regulatorios mencionados.

En cuanto al principio de transparencia, la circular se dicta de conformidad con el artículo 30 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, habiéndose dotado al procedimiento de la correspondiente publicidad y transparencia. En particular, aparte de la comunicación pública previa del calendario de circulares de carácter normativo realizada en 2024 por la CNMC (que incluía la referencia a esta circular), cabe destacar que se consideró oportuno en esta materia concreta realizar una consulta pública previa más específica, que fue publicada el 24 de junio de 2024.

Por todo lo anterior, conforme a las funciones asignadas por el artículo 7.1, letra g) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, y previo trámite de audiencia, el Pleno del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en su sesión del día xx de xx de xx, ha acordado emitir, xxxxxx, la presente Circular:

Artículo 1. Objeto

Esta circular tiene por objeto:

1. Modificar la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, 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*.
2. Establecer los parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica en el periodo regulatorio 2026-2031, conforme lo establecido en el artículo 3.2 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre. Respecto de las instalaciones tipo y los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento, se aplicarán las previsiones de la Circular xxx/2025.

Artículo 2. Modificación de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, 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 Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la CNMC, se modifica en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el punto 2 del artículo 5, que queda redactado como sigue:

«2. La retribución para el año n de cada empresa transportista se calculará de acuerdo a la siguiente expresión:

$$R_n^i = RI_n^i + ROM_n^i + REVU_n^i + I_Cal_n^i + ROC_n^i + PRPS_n^i$$

Donde:

RI_n^i es la retribución por inversión en el año n que recibe una empresa transportista i vinculada a las instalaciones de su titularidad en servicio el año n-2.

ROM_n^i es la retribución en concepto de operación y mantenimiento en el año n que percibe una empresa transportista i vinculada a las instalaciones de su titularidad en servicio el año n-2.

$REVU_n^i$ es la retribución en concepto de extensión de vida útil en el año n, que percibe una empresa transportista i vinculada a las instalaciones de su titularidad que continúen en servicio el año n-2, habiendo superado su vida útil regulatoria.

$I_Cal_{i,n}$ es el término del incentivo de calidad repercutido a la empresa transportista i en el año n asociado al grado de disponibilidad ofrecido por sus instalaciones de transporte el año n-2 y a la reducción del tiempo medio de interrupción en el año n-2.

ROC_n^i es la retribución de la obra en curso en el año n que percibe una empresa transportista i vinculada a los costes del periodo de construcción de las instalaciones singulares, que no sean despachos de maniobra y

telecontrol de la red de transporte, de su titularidad, puestas en servicio en el año n-2.

$PRPS_n^i$ es la Penalización por Retraso de la Puesta en Servicio que se aplica a una empresa transportista i en el año n.»

Dos. Se modifica el artículo 6 en los puntos 1 y 3, que quedan redactado como sigue:

«1. La retribución a la inversión de una instalación j de la red de transporte en el año n, por estar en servicio en el año n-2, se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$RI_n^j = A_n^j + RF_n^j$$

Donde:

A_n^j es la retribución por amortización de la inversión de la instalación j en el año n.

La retribución por amortización de la inversión de la instalación j, se obtendrá a partir de los valores de inversión, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$A_n^j = \frac{VI^j}{VU^j}$$

Siendo VI^j el valor reconocido de la inversión de la instalación j en el primer año de cálculo de la retribución de la misma. Para su cálculo se distinguen tres grupos de instalaciones:

- a) Para las instalaciones puestas en servicio desde el 1 de enero de 1998 hasta el 31 de diciembre de 2017, su valor es el valor reconocido de la inversión a cada instalación de manera individual, de acuerdo con el valor de la inversión con derecho a retribución a cargo del sistema asignado en la orden de retribución del año correspondiente.
- b) Para las instalaciones puestas en servicio desde el 1 de enero de 2018 hasta el ejercicio 2023, su valor será el valor reconocido a cada instalación de manera individual, de acuerdo con el valor de la inversión con derecho a retribución asignado en la resolución de retribución, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, del año correspondiente.
- c) Para las instalaciones puestas en servicio desde el 1 de enero de 2024 hasta el ejercicio n-2, su valor será el valor reconocido de la inversión a cada instalación de manera individual, de acuerdo a lo

establecido en el artículo 7. Para las instalaciones singulares se calculará de acuerdo con lo establecido en el artículo 9.

- d) Para las instalaciones puestas en servicio en cada semiperiodo de 3 años a partir del 1 de enero de 2024, al final de cada semiperiodo se llevará a cabo un ajuste, de acuerdo a lo establecido en el artículo 7. bis.

VU^j es la vida útil regulatoria de la instalación j expresada en años. Con carácter general, tomará un valor de 40 años, salvo para las siguientes tipologías:

- a) Los despachos de maniobra y telecontrol tendrán una vida útil regulatoria de 12 años.
- b) Los aumentos de capacidad de líneas eléctricas aéreas de transporte, o repotenciaciones de líneas, tendrán una vida útil regulatoria de 8 años.
- c) Los compensadores estáticos síncronos tendrán una vida útil regulatoria de 25 años.
- d) Los sistemas de capacidad dinámica de línea (DLR) tendrán una vida útil regulatoria de 12 años
- e) Los sistemas de almacenamiento (baterías integradas en la red de transporte) tendrán una vida útil regulatoria de 20 años.
- f) Los equipos de autonomía tendrán una vida útil regulatoria de 12 años.

En cualquier caso, la vida útil regulatoria de una instalación será aquella que establezca la normativa de referencia que le sea de aplicación, en función del momento de obtención de la autorización de explotación para una instalación de igual tipología. Para posibles nuevas tipologías de instalaciones que puedan establecerse, la Comisión Nacional de los Mercados y la competencia determinará la vida útil regulatoria que corresponda.

RF_n^j es la retribución financiera de la inversión de la instalación j en el año n . Este término se calculará cada año n aplicando la tasa de retribución al valor neto de la inversión, conforme a la siguiente fórmula:

$$RF_n^j = VN_n^j \cdot TRF_p;$$

Donde:

TRF_p es la tasa de retribución financiera a aplicar en el cálculo retributivo del periodo regulatorio p. Dicha tasa será la fijada al inicio del periodo regulatorio por circular de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

VN_n^j es el valor neto de la inversión de la instalación j con derecho a retribución a cargo del sistema el año n. Este valor se calculará de acuerdo a la siguiente expresión:

$$VN_n^j = VI^j - (k - 2) \cdot \frac{VI^j}{VU^j}$$

Siendo k el número de años transcurridos desde la puesta en servicio.»

«3. La retribución en concepto de inversión a percibir por la empresa transportista i por el conjunto de instalaciones de su red de transporte el año n se calculará de acuerdo a la expresión:

$$RI_n^i = \sum_{\forall j \text{ de } i} RI_n^j$$

Tres. Se modifica el artículo 7 conforme a la siguiente redacción:

«Artículo 7 . Reconocimiento del valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema de las instalaciones cuya puesta en servicio es posterior al 31 de diciembre de 2023, que no estén catalogadas como instalaciones singulares.

1. El valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema de los nuevos elementos puestos en servicio por la empresa transportista i desde el 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre del año n-2, VI_n^i que no hayan sido catalogados como singulares, se establecerá para las nuevas instalaciones puestas en servicio el año n-2 con carácter anual, junto con la retribución de cada empresa, por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y se calculará como:

$$VI_n^i = \sum_{\forall j \text{ de } i} VI^j$$

Donde:

VI^j es el valor de la inversión con derecho a retribución a cargo del sistema de la instalación j perteneciente a la empresa transportista i , que será calculado según los criterios establecidos en la presente circular y en sus disposiciones de desarrollo, el primer año que perciba retribución.

2. El valor VI^j de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema de la instalación j que ha obtenido autorización de explotación el año $n-2$ se calculará como:

$$VI^j = (VI_{n-2}^{j,real} \cdot \delta_j - AY^j) \cdot FRRI_{n-2}^j$$

Donde:

δ_j es un coeficiente en base uno que refleja el complemento a uno del valor total de inversión de dicha instalación financiado y cedido por terceros.

AY^j es el valor de las ayudas públicas percibidas por la instalación j . En el caso de que estas ayudas públicas provengan de organismos de la Unión Europea, este valor será el 90 por ciento del importe percibido. En ningún caso el margen del 10 por ciento a considerar respecto a las empresas transportistas podrá ser superior a 10 millones de euros.

$VI_{n-2}^{j,real}$ es el valor auditado de inversión de la instalación j que ha obtenido la autorización de explotación el año $n-2$.

$FRRI_{n-2}^j$ es el factor de retardo retributivo de la inversión de la instalación j que ha obtenido la autorización de explotación el año $n-2$. Este factor es derivado del coste financiero motivado por el retraso entre la obtención de la autorización de explotación de la instalación j y el inicio del devengo de la retribución por inversión. Este valor se calculará como:

$$FRRI_{n-2}^j = (1 + TRF_{APS})^{tr_j}$$

Donde:

TRF_{APS} es la tasa de retribución financiera en vigor el año en que ha obtenido la autorización de explotación la instalación j .

tr_j es el tiempo de retardo retributivo de la instalación j expresado en años, con una precisión de dos decimales, que mide el tiempo transcurrido desde la obtención de la autorización de explotación de la instalación j hasta que comienza el devengo de la retribución de la misma.

3. Para el cálculo de los valores de inversión reales, se descontarán aquellos impuestos indirectos cuya exención o devolución esté prevista en la normativa fiscal y aquellos tributos a los que se hace referencia en el artículo 16.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.
4. Con carácter general, aquellas instalaciones que deban ser construidas o financiadas por consumidores o productores de energía eléctrica y hayan sido o hubieran debido ser cedidas a la red de transporte de acuerdo a la normativa estatal solo percibirán retribución en concepto de operación y mantenimiento, considerándose nulo su valor de inversión a efectos retributivos.
5. Para que una línea de transporte sea retribuida como soterrada, deberá discurrir por suelo urbanizado. Para la consideración de suelo urbanizado, se estará a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

No obstante lo señalado en el párrafo anterior, si una disposición normativa estatal o comunitaria, aprobada por la Unión Europea, obligase expresamente al soterramiento de una línea en terreno rural, ésta podrá ser retribuida como soterrada.

En todo caso, para que una línea de la red de transporte sea retribuida como soterrada, ésta deberá haber sido recogida expresamente con dicha característica en el instrumento de planificación de la red de transporte que se encuentre en vigor.»

Cuatro. Se añade un nuevo artículo 7 bis conforme a la siguiente redacción:

«Artículo 7 bis. Ajuste de los valores reales de inversión al final de cada semiperiodo regulatorio para las instalaciones puestas en servicio con posterioridad al 31 de diciembre de 2023.

1. Cada tres años, es decir, a mitad y al final de cada periodo regulatorio, se calculará el resultado de aplicar los nuevos valores unitarios de inversión vigentes, al conjunto de instalaciones puestas en servicio en

los años $n-4$, $n-3$ y $n-2$ que disponen de valores unitarios de inversión.
El $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$ se obtiene conforme a la siguiente expresión:

$$VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu} = \sum_{k=n-4}^{n-2} \sum_j (VI_k^{j,ccuu} \cdot \delta_j - AY^j) * FRR I_k^j$$

Siendo $VI_k^{j,ccuu}$ el valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema de la instalación j perteneciente a la empresa transportista i , calculado a costes unitarios de inversión.

2. Dicho valor, obtenido por aplicación del apartado anterior, se comparará con la suma del valor de inversión retribuable obtenido por aplicación del punto 2 artículo 7 para las instalaciones que disponen de valor unitario de inversión, para los tres ejercicios $n-4 \rightarrow n-2$. Tras la comparación, se distinguirán los siguientes supuestos:

- Si $0,9 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu} < VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable} < 1,05 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$, no se realizará ningún ajuste.
- Si $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable} \geq 1,05 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$, el valor de inversión final correspondiente al periodo $n-4 \rightarrow n-2$ se calculará de la siguiente manera:

$$VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,final} = VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable} - 1/2 \cdot (VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable} - VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu})$$

Para el cálculo de este valor $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,final}$, si $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable}$ es superior a $1,15 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$, se considerará igual a $1,15 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$.

- Si $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable} \leq 0,9 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$, el valor de inversión final correspondiente al periodo $n-4 \rightarrow n-2$ se calculará de la siguiente manera::

$$VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,final} = VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable} + 1/2 \cdot (VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu} - VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable})$$

En el caso de que $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable} \leq 0,7 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,ccuu}$ el valor $VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,final}$ no podrá ser superior al $1,075 \cdot VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable}$

3. El ajuste correspondiente al semiperiodo $n-4 \rightarrow n-2$ será el siguiente:

$$VI_{n-2}^{i,ajuste} = VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,final} - VI_{n-4 \rightarrow n-2}^{i,retribuable}$$

Dicho ajuste $VI_{n-2}^{i,ajuste}$, de signo negativo o positivo, se incorporará al cálculo de la retribución a la inversión como si fuera una instalación con vida de 40 años, de forma que las cantidades correspondientes al ajuste se descontarán o añadirán a la retribución por inversión de las instalaciones puestas en servicio en dicho año n-2, considerando que su amortización se realiza a 40 años.»

Cinco. Se modifica el artículo 9 en los puntos 3, 9 y 10 y se añade un punto 11, con el siguiente contenido:

«3. Asimismo, podrán tener la consideración de inversiones singulares aquellas inversiones efectuadas por las empresas transportistas en proyectos piloto. No obstante, la empresa transportista deberá garantizar que la ejecución de las citadas inversiones supone un beneficio cuantificable para el sistema en términos de seguridad, calidad, eficiencia, objetividad y transparencia, para lo que la solicitud de reconocimiento de este tipo de inversiones deberá acompañarse de un análisis coste-beneficio y una memoria técnica. En el caso de que el proyecto piloto pueda afectar a la seguridad del suministro, se solicitará informe preceptivo al Operador del Sistema.

La aprobación de las citadas inversiones estará supeditada, en todo caso, al mantenimiento de la estabilidad financiera del sistema eléctrico, y no incluirá la retribución por conceptos ya contemplados en la metodología establecida en la presente circular.»

«9. Para la determinación del valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema de aquellas inversiones que sean clasificadas como singulares, su valor será calculado conforme a la siguiente expresión:

$$VI^j = \left(\left(VI_{n-2}^{j,real} + \frac{1}{2} \cdot \left(VI_{n-2}^{j,resolución\ de\ singularidad} - VI_{n-2}^{j,real} \right) \right) \cdot \delta_j - AY^j \right) \cdot FRR I_{n-2}^j;$$

En la expresión anterior se incluirán los valores definitivos de las ayudas recibidas, así como el porcentaje de la instalación que haya sido financiado por terceros.

AY^j es el valor de las ayudas públicas percibidas por la instalación j. En el caso de que estas ayudas públicas provengan de organismos de la Unión Europea, este valor será el 90 por ciento del importe percibido. En ningún

caso el margen del 10 por ciento a considerar con respecto a las empresas transportistas podrá ser superior a 10 millones de euros.

El valor de inversión con derecho a retribución por parte del sistema, en ningún caso podrá superar el 25 por ciento del valor de inversión calculado utilizando la información presentada por la empresa transportista en la mencionada solicitud de singularidad. Estos valores máximos así como la vida útil regulatoria de la instalación deberán constar en la resolución de la Comisión a que se hace referencia en el apartado 5.»

«10. Se define como retribución por operación y mantenimiento base de una instalación singular la retribución por operación y mantenimiento establecida en la resolución de singularidad, sin considerar ningún tipo de coste financiero asociado al retardo que se produce en el cobro de la misma.

Una vez puesta en servicio la instalación, la retribución por operación y mantenimiento base de cada instalación singular se calculará por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de acuerdo a la siguiente expresión:

$$ROM_n^j = ROM_{base}^j \cdot FRROM_p^j \cdot \beta;$$

Donde:

ROM_{base}^j es la retribución por operación y mantenimiento base de una instalación singular que se recoge en la resolución de declaración de singularidad establecida en el apartado 5.

$FRROM_p^j$ es un factor de retardo retributivo de la operación y mantenimiento, tal y como se ha definido en el artículo 8 para las instalaciones no singulares.

β es el coeficiente que permitirá ajustar el valor de retribución por operación y mantenimiento a los costes reales de explotación una vez puesta en servicio cada instalación singular. Dicho valor se calculará por primera vez para cada instalación a partir del tercer año en el que perciba retribución, en base a la información aportada por la empresa transportista en sus declaraciones a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, siendo los dos primeros años desde su puesta en servicio igual a 1. Dicho valor β calculado se mantendrá constante para cada instalación durante todo el periodo regulatorio y solo se podrá modificar en el siguiente periodo regulatorio. Asimismo, no podrá ser nunca superior a 1.

En ningún caso la cuantía de la retribución por operación y mantenimiento base podrá superar el 25 por ciento de la estimación de retribución de operación y mantenimiento presentada en la solicitud de singularidad.»

«11. ROC_n^i es la retribución de la obra en curso en el año n que percibe una empresa transportista i vinculada a los costes del periodo de construcción de las instalaciones singulares, que no sean despachos de maniobra y telecontrol, de su titularidad, puestas en servicio en el año n-2. Se calculará de acuerdo a la siguiente expresión:

$$ROC_n^i = \sum_j CC^j$$

Donde:

j es cada instalación singular, que no sea despacho de maniobra y telecontrol, titularidad de la empresa i, puesta en servicio en el año n-2.

CC^j son los costes del periodo de construcción de la instalación j. Se calcularán conforme a la siguiente expresión:

$$CC^j = \left[\left(\sum_{a=\text{inicio}}^{a=n-7} IIOC_a \right) \times (1 + RD_{n-7})^5 + IIOC_{n-6} \times (1 + RD_{n-6})^4 \right. \\ \left. + IIOC_{n-5} \times (1 + RD_{n-5})^3 + IIOC_{n-4} \times (1 + RD_{n-4})^2 \right. \\ \left. + IIOC_{n-3} \times (1 + RD_{n-3}) - \sum_{a=\text{inicio}}^{a=n-3} IIOC_a \right] \times (1 + TRF_{APS}) \\ \times E$$

Donde:

$IIOC_a$ son los importes invertidos en la obra en curso en cada año a, donde a es un año comprendido entre el año de inicio de la construcción y el año n-3, siendo n-2 el año de puesta en servicio de la instalación.

RD_a es el coste de la deuda en cada año a, desde el año n-7 hasta el año n-3, siendo n-2 el año de puesta en servicio de la instalación. El coste de la deuda se define conforme lo establecido en el artículo 10 de la Circular

2/2019, de 12 de noviembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *por la que se establece la metodología de cálculo de la tasa de retribución financiera de las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica, y regasificación, transporte y distribución de gas natural*. Se aplicará el valor que se haya fijado para R_D en la Circular que establezca la tasa de retribución financiera para transporte de energía eléctrica en el periodo regulatorio al que el año a pertenezca.

TRF_{APS} es la tasa de retribución financiera en vigor el año en que ha obtenido la autorización de explotación la instalación j .

E es el porcentaje de la instalación j que ha sido financiado por la propia empresa, una vez descontados los importes financiados y cedidos por terceros, y el valor de las ayudas públicas percibidas por la instalación j . En el caso de que estas ayudas públicas provengan de organismos de la Unión Europea, se considerará el 90% del importe percibido. En ningún caso el margen del 10% a retener por las empresas transportistas podrá ser superior a 10 millones de euros.»

Seis. Se modifica el artículo 15 conforme a la siguiente redacción:

«Artículo 15. Establecimiento de un incentivo de calidad

1. *Se establece un incentivo de calidad que combina un subincentivo a la disponibilidad de la red de transporte y un subincentivo a la reducción del tiempo de interrupción medio que se aplicará a cada una de las empresas titulares de instalaciones de transporte.*

$$I_Cal_n^i = (1 - PPI) \cdot ID_n^i + PPI \cdot ITIM_n^i$$

Donde

$I_Cal_n^i$ es el incentivo de calidad repercutido a la empresa transportista i el año n que está asociado al grado de disponibilidad y al tiempo medio de interrupción de sus instalaciones de transporte en el año $n-2$.

ID_n^i es el subincentivo a la disponibilidad ID_n^i repercutido a la empresa transportista i el año n que está asociado al grado de disponibilidad ofrecido por sus instalaciones de transporte el año $n-2$.

$ITIM_n^i$ es el subincentivo a la reducción del tiempo de interrupción medio para la empresa transportista i en el año n , definido como la relación entre

la energía no suministrada y la potencia media del sistema, dada por el transportista en el año n-2.

PPI es el peso, en tanto por uno, que se le asigna a cada uno de los incentivos que conforman el incentivo de calidad.

2. *En relación al subincentivo a la disponibilidad, la cuantía máxima que podrá tomar la bonificación a la disponibilidad obtenida por la empresa i el año n se denominará $CMax_n$ y la cuantía máxima que podrá tomar la penalización vinculada a la disponibilidad obtenida por la empresa i el año n, si incumple los valores objetivos, será $CMin_n$. Asimismo, el $D_{objetivo_periodo}$ es el valor del índice ponderado de disponibilidad establecido como objetivo. Este parámetro podrá ser modificado al inicio de cada periodo regulatorio por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Si no se llevara a cabo esta revisión, se entenderá prorrogado su valor para todo el periodo regulatorio siguiente.*

A los efectos del subincentivo a la disponibilidad de la red de transporte resultarán de aplicación las siguientes definiciones:

- a) F: Familia de instalaciones. Son las instalaciones de transporte de energía eléctrica que, por su función y por sus características técnicas, tienen tasas de fallos similares y un tratamiento homogéneo a los efectos del incentivo de disponibilidad. Las familias serán las establecidas en el anexo.*
- b) t_j : Tiempo de indisponibilidad de una instalación. Es el número de horas que la instalación de transporte de energía eléctrica j no está disponible para su correcto funcionamiento durante el año n-2.*
- c) II_j^{n-2} : Índice de indisponibilidad anual de una instalación j el año n-2. Es el cociente entre el número de horas t_j que una instalación está indisponible y el número de horas del periodo en estudio T_j expresado en tanto por ciento:*

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

Donde:

T_j es el número de horas del periodo en que es analizada la disponibilidad de la instalación j. A los efectos del cálculo del presente incentivo, este periodo será un año, salvo que la instalación haya

obtenido autorización de explotación a lo largo de ese año, en cuyo caso será el número de horas que dicha instalación j ha estado en servicio.

- d) ID_j^{n-2} : Índice de disponibilidad de una instalación j el año n-2. Expresa el porcentaje del tiempo total que dicha instalación ha estado disponible para el servicio a lo largo del año n-2, siendo por tanto el complemento a 100 del índice de indisponibilidad:

$$ID_j^{n-2} = 100 - II_j^{n-2}$$

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

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

Donde PN_j es la potencia nominal de la instalación j perteneciente a la empresa i.

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

$$IDF_{n-2}^i = 100 - IIF_{n-2}^i$$

A los efectos del cálculo del incentivo de disponibilidad de la presente circular, se define como índice de disponibilidad ponderado de la red de transporte propiedad de la empresa i el año n-2 la siguiente expresión:

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

Donde:

$k_{F, n-2}$ es el índice que pondera el peso de cada una de las familias el año n-2 en el cálculo de la disponibilidad total de la red de una empresa. Este índice se calculará en función del número de unidades físicas y del coste

de la operación y mantenimiento. Se hará de acuerdo a la siguiente expresión:

$$k_{F, n-2} = \frac{\sum_{j \text{ de } i \text{ que } \in F} VOM_j \cdot UF_j}{\sum_{j \text{ de } i} VOM_j \cdot UF_j}$$

Donde:

VOM_j es el valor medio de los valores unitarios de referencia de operación y mantenimiento del año $n-2$ para las instalaciones de la familia F .

UF_j son las unidades físicas de la instalación j .

El subincentivo de disponibilidad que la empresa i percibirá el año n asociado a la disponibilidad de su red de transporte el año $n-2$ se denomina ID_n^i y se calculará de acuerdo a la siguiente expresión:

$$\text{Si } D_{n-2}^i > D_{obj_periodo} + 0,25\%$$

Entonces

$$ID_n^i = CMAX_n^i \cdot ROM_n^i$$

$$\text{Si } D_{obj_periodo} - 0,25\% \leq D_{n-2}^i \leq D_{obj_periodo} + 0,25\%$$

Entonces

$$ID_n^i = 0$$

$$\text{Si } D_{obj_periodo} - 1,25\% \leq D_{n-2}^i < D_{obj_periodo} - 0,25\%$$

Entonces

$$ID_n^i = ROM_n^i \cdot \frac{(D_{n-2}^i - D_{obj_periodo})}{D_{obj_periodo}}$$

$$\text{Si } D_{n-2}^i < D_{obj_periodo} - 1,25\%$$

$$ID_n^i = CMIN_n^i \cdot ROM_n^i$$

3. En relación al subincentivo del tiempo medio de interrupción, la cuantía máxima que podrá tomar la bonificación a este incentivo se denominará $CMAXTIM_n^i$ y la cuantía máxima que podrá tomar la penalización se denomina $CMINTIM_n^i$ obtenida por la empresa i el año n .

Asimismo, el $TIM_{objetivo_periodo}$ es el valor objetivo a cumplir en el periodo. Este parámetro podrá ser modificado al inicio de cada periodo regulatorio por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Si no se llevara a cabo esta revisión, se entenderá prorrogado su valor para todo el periodo regulatorio siguiente.

El subincentivo de reducción del tiempo medio de interrupción que la empresa i percibirá el año n asociado al TIM el año $n-2$ se denomina $ITIM_n^i$ y se calculará de acuerdo a la siguiente expresión:

$$\text{Si } TIM_{n-2}^i \leq TIM_{objetivo_periodo} - 0,60'$$

Entonces

$$ITIM_n^i = CMAXTIM_n^i \cdot ROM_n^i$$

$$\text{Si } TIM_{objetivo_periodo} - 0,60 < TIM_{n-2}^i < TIM_{objetivo_periodo} - 0,25'$$

Entonces

$$ITIM_n^i = ROM_n^i \cdot CMAXTIM_n^i \cdot \frac{(TIM_{objetivo_periodo} - 0,25' - TIM_{n-2}^i)}{(0,35')}$$

$$\text{Si } TIM_{objetivo_periodo} - 0,25' \leq TIM_{n-2}^i \leq TIM_{objetivo_periodo} + 0,25'$$

Entonces

$$ITIM_n^i = 0$$

$$\text{Si } TIM_{objetivo_periodo} + 0,25' < TIM_{n-2}^i < TIM_{objetivo_periodo} + 1,25'$$

Entonces

$$ITIM_n^i = -ROM_n^i \cdot CMINTIM_n^i \cdot (TIM_{objetivo_periodo} + 0,25' - TIM_{n-2}^i)$$

$$\text{Si } TIM_{n-2}^i \geq TIM_{objetivo_{periodo}} + 1,25'$$

Entonces

$$ITIM_n^i = ROM_n^i \cdot CMINTIM_n^i$$

Siete. Se modifica el punto 2 del artículo 19, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. La penalización será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$PPF_n = -0,015 \times RA_n \times (1 - IGR_n), \text{ si } IGR_n < 0,90$$

Donde:

n: es cada año del periodo regulatorio.

PPF_n : es el valor de la penalización en el año n, en €.

RA_n : es la retribución anual del titular de activos de red en el año n, en €, en los términos en los que se define en el artículo 5.

IGR_n : es el índice global de ratios del año n, definido en el apartado sexto de la Comunicación 1/2019, de 23 de octubre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de definición de ratios para valorar el nivel de endeudamiento y la capacidad económico-financiera de las empresas que realizan actividades reguladas, y de rangos de valores recomendables de los mismos.»

Ocho. Se añade un nuevo artículo 20 conforme a la siguiente redacción:

«Artículo 20. Incentivo al cumplimiento de las fechas de puesta en servicio previstas en la Planificación.

1. Se establece un incentivo en la retribución, con signo negativo, en forma de una penalización económica, para incentivar al transportista al cumplimiento de las fechas de puesta en servicio previstas en la Planificación.
2. Este incentivo se aplicará en relación con las siguientes instalaciones:
 - Reactancias, condensadores y compensadores.

- Instalaciones de apoyo a distribución: refuerzos o modificaciones de la red de transporte solicitadas por los distribuidores para conectar nueva demanda o garantizar el suministro en determinadas zonas.

3. La penalización económica será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$PRPS_n^i = \sum_j PRPS^j$$

Donde:

$PRPS_n^i$ es la penalización por retraso de la puesta en servicio en el año n que se aplica a una empresa transportista i .

j es cada instalación, de las tipologías indicadas en el punto 2, titularidad de la empresa i , puesta en servicio en el año $n-2$, cuyo año de puesta en servicio sea 2 o más años superior al previsto en la Planificación de la Red de Transporte.

$PRPS^j$ es la penalización por retraso de la puesta en servicio de la instalación j . Se calculará conforme a la siguiente expresión:

$$PRPS^j = -0,01 \times \frac{VI^j}{FRRI_{n-2}^j} \times I^j$$

Donde:

VI^j : es el valor de inversión de la instalación j con derecho a retribución, definido en el artículo 7.2 y 9.9.

$FRRI_{n-2}^j$: es el factor de retardo retributivo a la inversión, definido en el artículo 7.2 y 9.9.»

I^j : es la intensidad de la penalización.

$$\text{Si } AR^j < 2, I^j = 0$$

$$\text{Si } 2 \leq AR^j \leq 6, I^j = AR^j - 2$$

$$\text{Si } AR^j > 6, I^j = 5$$

AR^j es el número de años transcurridos entre el año de puesta en servicio de la instalación j y el año de puesta en servicio previsto en la Planificación de la Red de Transporte.»

Nueve. Se añade un nuevo artículo 21 conforme a la siguiente redacción:

«Artículo 21. Adelanto de inversiones previstas en la Planificación.

1. Los sujetos previstos en el artículo 18.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre que por motivos sobrevenidos desearan una fecha de puesta en servicio más temprana que la señalada en el instrumento de planificación o en su caso en el plan de inversiones aprobado por la Dirección General de Política Energética y Minas, y soliciten el adelanto de la construcción de dicha instalación, de acuerdo con lo establecido en el mencionado artículo, deberán hacerse cargo de la retribución de la instalación que le correspondería al transportista durante el periodo correspondiente derivado de la anticipación de la puesta en servicio. Esta retribución en ningún caso será superior a la que corresponda por aplicación de los valores unitarios vigentes a esta instalación.

La instalación puesta en servicio en ningún caso, podrá percibir una retribución con cargo al sistema en una fecha anterior a la prevista para su puesta en servicio en el instrumento de planificación de la red de transporte.

2. La fecha prevista de obtención de la autorización de explotación que figurase en la planificación de la red de transporte, o en el programa anual si ésta se hubiera modificado, será la equivalente a efectos retributivos a la de obtención de la autorización de explotación, por lo que dicha instalación comenzará a devengar retribución con cargo al sistema el 1 de enero del año $n+2$ siendo n el año de obtención de la autorización de explotación previsto en los documentos antes señalados.

El valor de inversión a reconocer será el resultante de restar la amortización acumulada entre la fecha de puesta en servicio de la instalación y aquella prevista en el instrumento de planificación correspondiente, a la valoración de la instalación realizada conforme a valores unitarios vigentes.

Asimismo, la vida útil residual de esta instalación será la diferencia entre la que corresponda a una instalación de esas características y los años transcurridos desde su fecha de obtención de la autorización de explotación

hasta la fecha de puesta en servicio prevista en el instrumento de planificación correspondiente.»

Disposición adicional primera. Primer periodo regulatorio de aplicación.

El primer periodo regulatorio de aplicación de la modificación de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, recogida en la presente circular transcurrirá del 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2031.

Disposición adicional segunda. Particularidades del periodo regulatorio 2026-2031.

1. El valor del parámetro α al que se hace referencia en el artículo 8 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, definido como el parámetro que representa el reparto entre las empresas transportistas y el sistema de la diferencia entre los costes calculados según los valores unitarios de referencia del periodo regulatorio precedente y los vigentes en el nuevo periodo regulatorio, tomará el valor de 0,5 para el periodo 2026-2031.

El factor de eficiencia θ al que se hace referencia en el mencionado artículo 8, se fijará para cada empresa transportista en la resolución que se apruebe para la retribución de transporte de energía eléctrica para el ejercicio 2026.

2. Para el cálculo del incentivo de calidad en la red de transporte para el periodo regulatorio 2026-2031, se establecen las siguientes particularidades:
 - El valor del PPI tomará el valor de 0,6.
 - El $C_{MAX}_n^i$ tomará el valor de 0,3% y el $C_{MIN}_n^i$ tomará el valor de -1,3% para todas las empresas transportistas.
 - El $C_{MAX}TIM_n^i$ tomará el valor de 0,3% y el $C_{MIN}TIM_n^i$ tomará el valor de -1,3% para todas las empresas transportistas
 - El $D_{objetivo_periodo}$ tomará el valor de 98,25%.
 - El $TIM_{objetivo_periodo}$ tomará el valor de 0,75 min.
3. Para la aplicación gradual del incremento en la intensidad del incentivo para procurar la prudencia financiera:

En los tres primeros años del periodo regulatorio 2026-2031, la penalización establecida en el artículo 19 de la Circular 5/2019, de 5 de

diciembre, no podrá superar el 1% de la retribución anual del titular de activos de red.

Disposición adicional tercera. Modificación de la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de petición de información a las empresas titulares de instalaciones de transporte de energía eléctrica para la supervisión y cálculo de la retribución de la actividad

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia adecuará el contenido de la Circular Informativa 4/2021, de 5 de mayo, al objeto de adaptarla a la metodología establecida en la presente circular.

Disposición final única. Entrada en vigor.

La presente circular entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.