



CNMC

COMISIÓN NACIONAL DE LOS
MERCADOS Y LA COMPETENCIA

**MEMORIA EXPLICATIVA DE LA 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**

REF: CIR/DE/007/24

Fecha 30/07/2025

www.cnmc.es

TABLA DE CONTENIDO

1. Objeto.....	6
2. Antecedentes y normativa aplicable	7
2.1. Antecedentes	7
2.2. Normativa aplicable	8
3. Oportunidad y necesidad de la propuesta de circular.....	9
3.1. Evaluación de la metodología de la Circular 5/2019	9
3.2. Adecuación a los principios de buena regulación	12
3.3. Inclusión en el Plan de Actuación de la CNMC previsto en el artículo 39 de la Ley 3/2013	12
4. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	13
4.1. Estructura de la Circular.....	13
4.2. Principales novedades introducidas por la propuesta de norma.....	13
4.3. Vigencia de la norma	14
5. Normativa a la que afecta.....	14
6. Descripción de la tramitación	14
6.1. Comunicación previa pública.....	14
6.2. Segunda consulta pública	15
7. Contenido y análisis técnico.....	24
7.1. Determinación del Valor de Inversión	24
7.2. Retribución de la obra en curso.....	26
7.3. Adelanto de inversiones	27
7.4. Instalaciones singulares.....	27
7.5. Incentivo de calidad	29
7.6. Incremento en la intensidad de la penalización relativa a la prudencia financiera	31
7.7. Valores de vida útil regulatoria	32
7.8. Incentivo al cumplimiento de las fechas de puesta en servicio previstas en la Planificación	33
7.9. Parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031	35
7.9.1. Parámetro alpha (α) del factor de eficiencia θ	35

7.9.2. Parámetros del incentivo de calidad	36
8. Análisis de impacto de la Circular.....	38
8.1. Impacto económico	38
8.2. Impacto sobre la competencia	40
8.3. Otros impactos.....	40
8.4. Análisis coste-beneficio	41
9. Conclusiones	41
ANEXO 1. Análisis del impacto en peajes de la propuesta	43

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Extracto de la previsión de circulares de desarrollo normativo de la CNMC para 2024 en aplicación del RDL 1/2019 comunicada por la CNMC al Ministerio.....	14
Tabla 2. Impactos en el periodo regulatorio 2026-2031 (M€) para todas las empresas transportistas.....	40

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Previsión de la retribución total en el periodo 2026-2031 para todas las empresas transportistas (M€)	39
Gráfico 2. Previsión de la retribución total en el periodo 2026-2031 para la empresa REE (M€)	39

MEMORIA EXPLICATIVA DE LA 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.

1. OBJETO

El objeto de la Circular es modificar la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, con la finalidad de realizar determinados ajustes en la metodología de cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, derivados de la experiencia obtenida en la aplicación de la retribución en el marco del periodo regulatorio anterior.

Se procede además a establecer un 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 2026-2031, de conformidad con lo establecido en el artículo 3.2 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

La modificación de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, resulta muy relevante en el contexto energético actual, marcado por un incremento significativo en las inversiones necesarias para afrontar los retos del proceso de transición energética.

En este sentido, se considera imprescindible adaptar el marco retributivo para garantizar un equilibrio adecuado entre el desarrollo de nuevas infraestructuras y la optimización del uso de las redes existentes, promoviendo al mismo tiempo principios de eficiencia económica y técnica. Esta adaptación debe permitir una asignación eficiente de los recursos, evitando sobreinversiones innecesarias y fomentando la maximización del valor de los activos ya desplegados.

Por último, se persigue que el nuevo esquema retributivo incorpore mecanismos que incentiven la mejora continua del desempeño del gestor de la red de transporte, asegurando que parte de las ganancias de eficiencia obtenidas en la operación y mantenimiento de la red puedan ser compartidas con los consumidores, en línea con los principios de sostenibilidad económica y equidad regulatoria.

2. ANTECEDENTES Y NORMATIVA APLICABLE

2.1. Antecedentes

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.

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 esta última competencia, 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 serán los establecidos en dicha orden.

Los valores unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento se han venido aplicando en el cálculo de la retribución de la actividad de transporte conforme lo establecido en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

Estando próxima la finalización del periodo regulatorio que abarca los ejercicios 2020 a 2025, resulta necesario llevar a cabo una revisión de los valores unitarios de inversión y de operación y mantenimiento a aplicar a partir del año 2026. Estos valores unitarios se fijarán en una circular separada, no siendo objeto de la presente Circular.

2.2. Normativa aplicable

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.

El artículo 14.4 de la Ley 24/2013 establece que 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.

3. OPORTUNIDAD Y NECESIDAD DE LA PROPUESTA DE CIRCULAR

Estando próxima la finalización del periodo regulatorio que abarca los ejercicios 2020 a 2025, resulta necesario modificar la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, para realizar determinados ajustes en la metodología de cálculo de la retribución del transporte eléctrico para adaptarla a inversiones crecientes derivadas del proceso de transición energética, asegurando el equilibrio entre el desarrollo de infraestructuras y un uso eficiente de las redes existentes, así como promover requisitos de eficiencia, compartiendo con los consumidores parte de las ganancias conseguidas.

Asimismo, la experiencia acumulada durante el periodo regulatorio 2020-2025 ha puesto de manifiesto la necesidad de ajustar ciertos parámetros metodológicos que han generado dificultades de aplicación o que presentan posibilidades de mejora. La revisión propuesta busca resolver estas cuestiones, dotando al marco retributivo de mayor claridad, estabilidad y capacidad de adaptación a los retos futuros.

Además, resulta necesario establecer 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 2026-2031, de conformidad con lo establecido en el artículo 3.2 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre.

3.1. Evaluación de la metodología de la Circular 5/2019

La metodología de cálculo de la retribución del transporte eléctrico de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, 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.

La metodología de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, se diseñó para dotar a la actividad del transporte de eficiencia en las inversiones y en los costes de operación basándose en la consideración de unos valores unitarios preestablecidos. Los valores unitarios se definen para una empresa eficiente y bien gestionada, lo que introduce una señal clara de eficiencia en el modelo retributivo. Esto incentiva a los transportistas a optimizar sus costes reales para alinearse con los estándares regulados. Al fijarse por periodos regulatorios de seis años, los costes unitarios aportan estabilidad y previsibilidad, facilitando la planificación financiera y operativa. Finalmente, el modelo busca asegurar que la actividad se realice al menor coste posible para el sistema, en línea con el artículo 1.1 de la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico.

Por ello, este mismo modelo se ha mantenido para el nuevo periodo regulatorio. No se ha introducido otros modelos de eficiencia como el TOTEX, modelo propuesto para la retribución de la actividad de distribución para el próximo periodo regulatorio¹, en el que las eficiencias derivadas de CAPEX y OPEX se abordan de manera conjunta. De acuerdo con la normativa vigente, el transportista tiene entre sus funciones la de ejecutar la planificación de la red de transporte aprobada (artículo 36 de la Ley 24/2013) y por tanto, tiene menor capacidad que los distribuidores de decidir entre el CAPEX y el OPEX, lo cual justifica no optar por un modelo TOTEX en el caso de la actividad de transporte. Por otra parte, se han identificado determinados aspectos de mejora en la aplicación práctica de la misma, que justifican la modificación de la Circular 5/2019. Estos aspectos son los siguientes:

- En la metodología actual, el reconocimiento del valor de inversión, en el caso de instalaciones con valor unitario de referencia, se realiza para cada activo regulado, como la semisuma entre el valor auditado y el valor obtenido aplicando los citados valores unitarios de referencia de inversión.

Con la finalidad de simplificar el cálculo, dotar a las empresas transportista de cierta flexibilidad para la ejecución de las inversiones y evitar distorsiones en las decisiones, se procede mediante esta Circular a modificar la metodología de cálculo del valor de inversión, que pasa a realizarse

¹ <https://www.cnmc.es/consultas-publicas/energia/propuesta-cir-metodologia-retribucion-distribucion-electrica>

anualmente en función del valor auditado. Posteriormente, cada tres años, a mitad de cada semiperiodo regulatorio, se realizará para el conjunto de todos los activos puestos en servicio durante dicho semiperiodo que dispongan de un valor unitario de referencia, una comparativa entre su valor de inversión auditado y su valor de inversión calculado aplicando los valores unitarios de referencia. En función de lo que resulte de dicha comparativa agregada, se establecerá un ajuste de minoración o mayoración, que será aplicable desde cada último año del semiperiodo y se tratará como un activo con una vida útil de 40 años.

- En relación con el incentivo de disponibilidad, se ha comprobado en el periodo vigente, que el hecho de que el transportista sea evaluado anualmente en función de su propio desempeño histórico genera un efecto de “techo de mejora”, por el cual, a medida que se alcanzan niveles elevados de disponibilidad, resulta progresivamente más difícil obtener mejoras adicionales, reduciendo así el poder incentivador del mecanismo.

Con el objetivo de superar esta limitación y reforzar la orientación del incentivo hacia la calidad efectiva del suministro, se procede a reformular el esquema actual, sustituyendo el incentivo exclusivamente ligado a la disponibilidad por un nuevo modelo que evalúa de forma conjunta dos indicadores complementarios: el Índice de Indisponibilidad (II) y el Tiempo de Interrupción Medio (TIM). En dicho nuevo incentivo se establecen objetivos ex-ante claros y estables, que van a perdurar a lo largo de cada periodo regulatorio, introduciéndose bandas muertas sin bonificación ni penalización tanto en el subincentivo de disponibilidad como en subincentivo a la reducción del TIM, reconociéndose únicamente bonificaciones cuando se superen de forma significativa los objetivos establecidos. Asimismo, en caso de no alcanzarse los umbrales mínimos requeridos, se aplicarán penalizaciones proporcionales a la desviación, garantizando así un tratamiento equitativo y conforme al principio de eficiencia económica.

- En determinadas instalaciones de transporte, como las instalaciones singulares, que no sean despachos de maniobra y telecontrol, se ha identificado que los periodos de construcción son muy extensos, lo que puede implicar un coste financiero notable para las empresas durante la fase de construcción. Atendiendo a lo cual, se procede a modificar la Circular 5/2019 para retribuir la Obra en Curso, de forma que se reconozca este coste financiero.

3.2. Adecuación a los principios de buena regulación

Esta propuesta de 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. Estos principios son la necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

En particular, en cuanto a los principios de necesidad y eficiencia, esta Circular está justificada por una razón de interés general, se basa en una identificación clara de los fines perseguidos y es el instrumento más adecuado para garantizar su consecución. En concreto, a través de esta Circular se desarrollan las competencias de la CNMC establecidas en el artículo 7, apartado 1 g).

Esta Circular resulta acorde al principio de proporcionalidad al contener la regulación necesaria e imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados. Asimismo, se ajusta al principio de seguridad jurídica materializando lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio.

En cuanto al principio de transparencia, la Circular se dicta de conformidad con el artículo 30 de la Ley 3/2013, previo trámite de audiencia. Asimismo, 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 9 de mayo de 2024.

Por último, con respecto al principio de eficiencia, los ajustes que se realizan en la metodología de cálculo no implican nuevas cargas administrativas. Asimismo, los cambios han tenido en consideración que se retribuyan los costes de una empresa eficiente y bien gestionada, con criterios de eficiencia económica, y que desarrolla una actividad de bajo riesgo.

3.3. Inclusión en el Plan de Actuación de la CNMC previsto en el artículo 39 de la Ley 3/2013

Con fecha 18 de abril de 2024 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia comunicó al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el calendario revisado de las circulares de carácter normativo con inicio de tramitación prevista en 2024, señalando dentro de dicha previsión la presente Circular. Esta previsión fue publicada en el sitio web de la CNMC el 24 de junio de 2024.

4. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

4.1. Estructura de la Circular

La Circular consta de preámbulo, 2 artículos, 3 disposiciones adicionales y una disposición final.

El artículo 1 contiene el objeto y el artículo 2 las modificaciones en la Circular 5/2019. En la disposición adicional primera se indica el primer periodo regulatorio de aplicación, y en la disposición adicional segunda se detallan los parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031. La disposición adicional tercera indica que 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. Por último, la disposición final única indica la entrada en vigor de la Circular.

4.2. Principales novedades introducidas por la propuesta de norma

La Circular tiene como finalidad realizar determinadas modificaciones en la metodología de cálculo de la Circular 5/2019.

Dentro de las modificaciones realizadas, las principales novedades son, por un lado, la relativa al ajuste que se realizará al final de cada semiperiodo al comparar los valores de inversión auditados con los valores de inversión calculados a valores unitarios de referencia de inversión, para todas aquellas instalaciones que tengan un valor unitario de referencia, y por otro lado, la relativa a la inclusión del coste financiero de la obra en curso para las instalaciones singulares de transporte que no son despachos de maniobra.

Se introduce un incentivo al cumplimiento de las fechas de puesta en servicio previstas en la planificación, en relación con determinadas instalaciones como las reactancias, condensadores y compensadores. Asimismo, se regula la posibilidad de que los sujetos previstos en el artículo 18.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, puedan solicitar el adelanto de la construcción de determinadas inversiones previstas en la planificación

El hasta ahora incentivo de disponibilidad se modifica y se integra en un nuevo incentivo de calidad, que combina el incentivo a la disponibilidad de la red de transporte y el incentivo a la reducción del tiempo de interrupción medio. Se añade un nuevo incentivo al cumplimiento de las fechas de puesta en servicio previstas en la Planificación, en forma de una penalización económica, para

incentivar al transportista al cumplimiento de las fechas de puesta en servicio previstas en la Planificación

Asimismo, se modifica la intensidad de la penalización para procurar la prudencia financiera, que se incrementa del 1% al 1,5%.

4.3. Vigencia de la norma

Esta Circular presenta vigencia indefinida, salvo en la disposición adicional segunda, de aplicación para el próximo periodo regulatorio, comprendido entre el 1 de enero de 2026 y el 31 de diciembre de 2031.

5. NORMATIVA A LA QUE AFECTA

A través de esta Circular 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.

6. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

6.1. Comunicación previa pública

En fecha 18 de abril de 2024, la CNMC envió al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el plan para la tramitación de las circulares a desarrollar por la CNMC, en cumplimiento del procedimiento establecido en el artículo 1.3 del Real Decreto-ley 1/2019.

En lo que se refiere a la propuesta de circular por la que se modifica la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, la CNMC indicó lo siguiente:

Tabla 1. Extracto de la previsión de circulares de desarrollo normativo de la CNMC para 2024 en aplicación del RDL 1/2019 comunicada por la CNMC al Ministerio

Circular de desarrollo normativo (art.1 RDL 1/2019)	Descripción	Fecha prevista del Trámite de Audiencia	Fecha prevista de adopción
Propuesta de Circular por la que se modifica 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	Esta circular tiene por objeto realizar una revisión de la metodología retributiva de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de cara al próximo periodo regulatorio 2026 -2030, teniendo en cuenta una serie de desafíos clave como puede ser el esfuerzo inversor de las empresas transportistas para cumplir con la Planificación	Q4 2024-Q1 2025	31.10.2025

transporte de energía eléctrica, para el periodo regulatorio 2026-2031. <u>CIR/DE/007/24</u>	y lograr la transición energética impulsada por el PNIEC. Como temas relevantes se abordaría: - Revisión de incentivos de los transportistas para un desarrollo, operación y utilización eficiente de la red. - Metodología y horizonte de reconocimiento de nuevas infraestructuras. - Inversiones anticipatorias. - Tratamiento de las infraestructuras que acaban su vida útil regulatoria. - Impacto de las nuevas tecnologías en el marco retributivo: nuevas tipologías		
--	--	--	--

Fuente: CNMC.

En fecha 19 de abril de 2024, la CNMC procedió a realizar una comunicación pública previa en la página web del organismo de la revisión del calendario de circulares de carácter normativo cuya tramitación se inicia en 2024, entre las que se encontraba la previsión de esta circular.

Por medio de esta publicación, se realizó la consulta pública previa, identificando de manera expresa la necesidad, descripción y objetivos de las circulares, teniendo los agentes la posibilidad de aportar consideraciones previas desde dicha publicación, como así han realizado diversos agentes.

6.2. Segunda consulta pública

Sin perjuicio de lo anterior, se consideró oportuno en esta materia de la metodología de retribución del transporte eléctrico, realizar una segunda consulta pública más específica, formulando expresamente un conjunto de cuestiones a los agentes que la CNMC consideró de interés para formular la propuesta de modificación de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre. Esta consulta pública específica se inició el 24 de junio de 2024 (CIR/DE/007/24), disponiendo los agentes hasta el día 15 de septiembre de 2024 para remitir observaciones.

Las cuestiones formuladas a los agentes en la consulta pública específica trataron sobre:

El enfoque general de la metodología:

- La posibilidad de establecer un mecanismo de retribución ex-ante, en función de los gastos previstos, estableciendo una recompensa (o penalización) por las eficiencias (o sobrecostes) conseguidas al finalizar el periodo regulatorio.

- Posibilidad de implantar un modelo retributivo orientado a incentivar al transportista a implantar la alternativa más eficiente, no sólo en el corto plazo (orientada a la maximización de su retribución) sino en el medio y largo plazo, considerando los beneficios para el sistema, sin descuidar en ningún caso la calidad de suministro.
- Posibles incentivos concretos al transportista para lograr el desarrollo de un sistema más digitalizado e innovador que contribuya a la operación eficiente y a la agilización de la descarbonización
- Posible simplificación de los parámetros utilizados para la retribución.
- Criterios adicionales relativos al reconocimiento retributivo de renovaciones de instalaciones existentes, así como actuaciones parciales sobre las mismas.
- Propuesta del reparto de eficiencias entre los transportistas y los consumidores.
- Posible adaptación del periodo de reconocimiento retributivo de determinadas inversiones.
- Diseño del marco retributivo de las instalaciones singulares para asegurar el máximo de eficiencia en su ejecución y el menor coste para el consumidor.
- Medidas para fomentar un mayor uso de la red incentivando al transportista a aumentar la transparencia y mejorar sus procesos ligados a la tramitación de capacidad de acceso y conexión.
- Nuevas tipologías de inversiones y gastos adicionales a las incluidas en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, dada la evolución de la tecnología.
- Medidas que faciliten la implantación de soluciones innovadoras que demuestren su potencial para hacer frente al proceso de descarbonización. En concreto, si de cara al próximo periodo regulatorio, puede ser necesario el establecimiento de medidas adicionales a las previstas en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, para la asignación y desarrollo de proyectos piloto, o bien el desarrollo de las normas generales al respecto.

El encaje entre la retribución y el desarrollo de inversiones:

- Si es necesario contemplar un enfoque adicional en el marco retributivo, dotando de una mayor flexibilidad el reconocimiento retributivo de las inversiones realizadas por las empresas transportistas.

- Si las inversiones anticipatorias ya estarían contempladas en el ámbito de la planificación de la red de transporte en cuanto a que su desarrollo ya contempla el cumplimiento de los objetivos medioambientales de largo y medio plazo y las orientaciones de política energética.
- La posibilidad de contemplar la financiación adelantada de inversiones en la red de transporte por parte de los promotores en determinados casos, más allá de lo que contempla la propia normativa para las instalaciones planificadas.
- La consideración de las opciones de flexibilidad, como la respuesta de la demanda, según se prevé en el artículo 51.3 de la Directiva (UE) 2019/944, con el fin de mejorar la eficiencia en la explotación y el desarrollo de la red de transporte.
- El papel del regulador en el desarrollo eficiente de las infraestructuras necesarias para el cumplimiento de los objetivos previstos en los reglamentos europeos para la electrificación de la economía, como son el desarrollo de un nivel mínimo de infraestructuras de recarga del vehículo eléctrico o la electrificación de los puertos.

Las alegaciones recibidas se detallan a continuación junto con el análisis realizado por la CNMC de cada una de ellas, las mismas han sido enfocadas por los agentes en los siguientes aspectos:

- Se propone que la valoración de las inversiones y gastos debería realizarse a partir de los costes reales que tendrán lugar en el siguiente período regulatorio. En caso de querer mantener los costes unitarios, se propone otorgar mayor relevancia a la previsión de costes y gastos durante el nuevo período regulatorio.

CNMC: Se considera que la incorporación de costes unitarios es fundamental para dotar de una señal de eficiencia al modelo retributivo. Con respecto a la posibilidad de retribuir en base a una previsión de costes se considera que, en el caso en que las estimaciones no estuvieran bien ajustadas, implicaría un riesgo de sobrerretribución temporal al transportista que conllevaría su correspondiente impacto en los peajes, y en consecuencia en los consumidores.

- Se propone que el contraste de la inversión realizada con los costes auditados se realice al final del semiperíodo y de manera conjunta y no anual ni individualmente como se hace con la circular vigente.

CNMC: Esta propuesta ha sido incluida en la Circular, con el fin de proporcionar una mayor flexibilidad al transportista para lograr eficiencias.

- En cuanto a las inversiones en aumentos de capacidad sobre instalaciones ya existentes, se propone adaptar el período de reconocimiento retributivo de

estas inversiones a la vida útil remanente de la línea que es objeto de repotenciación tanto para las nuevas actuaciones como para las existentes.

CNMC: Esta propuesta ha sido considerada en la Circular dado que la consideración de una vida útil regulatoria de 40 años sobre estas actuaciones no responde a la naturaleza técnica de las mismas.

- Se propone revisar el marco retributivo de las instalaciones singulares, a efectos de dotarlo de mayor flexibilidad y garantizar la viabilidad económica de dichos proyectos que, por lo general, suelen ser críticos para la transición energética.

CNMC: Se considera que la señal de eficiencia de la normativa vigente (semisuma entre presupuesto y valor auditado con un límite de un 25%) es fundamental para conseguir que el coste de estos proyectos sea limitado.

- Se propone un tratamiento específico para los proyectos piloto que implique la eliminación de la necesidad de planificación de los mismos, así como del análisis coste-beneficio para estas actuaciones en innovación y de su tratamiento equiparable a una instalación singular. Se propone también la creación de un fondo de innovación para el desarrollo de instalaciones y actuaciones de las que no se dispone de un grado de desarrollo tecnológico suficiente y que no están necesariamente planificadas.

CNMC: Se considera que la normativa prevista en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, ya contempla la posibilidad de llevar a cabo proyectos piloto y su reconocimiento de costes, sin que se haya indicado que estos proyectos deben incorporarse en la planificación. Asimismo, la citada Circular contempla la necesidad de acompañar estos proyectos con análisis coste-beneficio, con el fin de asegurar su beneficio para los consumidores, por lo que se considera adecuado su mantenimiento.

- Se considera necesario un proceso ágil para el reconocimiento de nuevas instalaciones tipo, de forma que los estándares retributivos estén alineados con los desarrollos tecnológicos y los mandatos de la regulación.

CNMC: Conforme a la normativa vigente, ya se está llevando a cabo un reconocimiento ágil y técnicamente fundamentado de nuevas instalaciones tipo de transporte solicitadas por los transportistas. Este reconocimiento se articula mediante resoluciones específicas y revisiones periódicas de los valores unitarios de referencia, de forma que los estándares retributivos se mantengan alineados con los desarrollos tecnológicos, los costes reales del sector y los objetivos de eficiencia establecidos en la normativa sectorial. Asimismo, con la previsión de actualización de la planificación con una periodicidad mínima bienal, se permitirá la incorporación de soluciones más eficientes que las inicialmente previstas.

- Debería contemplarse la posibilidad de capturar el 10% establecido no sólo en el caso de ayudas europeas, tal y como establece la actual normativa, sino en el caso de subvenciones nacionales también, eliminando igualmente el límite actual de la cuantía a retener.

CNMC: En el caso de las ayudas nacionales, la Circular no contempla ningún mecanismo de descuento parcial de las subvenciones, tal y como hace con las europeas, dado que el esfuerzo del transportista para la obtención de las mismas no es comparable, en uno y otro caso

- Se solicita la inclusión de la obligación de que los soterramientos debidos a normativa europea o estatal serán retribuidos, independientemente de que no discurren por suelo urbano.

CNMC: Esta solicitud ha sido tenida en cuenta en la Circular. Para ello, se ha añadido una aclaración sobre las condiciones bajo las que se considerará, a efectos retributivos, una línea de transporte como soterrada, contemplando los soterramientos debidos a normativa europea o estatal.

- Se propone la creación de una familia de instalaciones donde puedan repercutirse y recuperar con posterioridad los costes asociados a los desmantelamientos.

CNMC: Tal y como la CNMC ha puesto de manifiesto en diversas ocasiones, tanto en la normativa vigente como en precedentes regulatorios, los valores unitarios de referencia para la inversión y para la operación y mantenimiento se han construido a partir de datos históricos auditados, que reflejan el comportamiento medio del sistema. En este contexto, los costes asociados al desmantelamiento de las instalaciones han estado implícitamente recogidos en dichos valores medios, al formar parte de los costes reales incurridos por los titulares de las instalaciones de transporte en los ejercicios analizados. Ello se fundamenta en el principio de estabilidad regulatoria y en la necesidad de evitar duplicidades retributivas.

- En relación a la posibilidad de contemplar la financiación adelantada de inversiones en la red de transporte por parte de los promotores en determinados casos, se indica que:
 - o Si se trata de instalaciones incluidas en la planificación, el mecanismo habilitado en el Real Decreto 1047/2013 y descrito en la consulta, ya cubre la posibilidad de adelantar la puesta en servicio de las instalaciones.
 - o Si se trata de instalaciones no incluidas en la planificación, su inclusión fuera de la planificación daría lugar a una pérdida de la visión de conjunto de la red, dando lugar a un desarrollo ineficiente de la misma y por tanto, mayores costes para el consumidor.

CNMC: En el contexto actual de electrificación de la economía con el crecimiento de la demanda y tecnologías renovables y el almacenamiento,

resulta necesario que se aplique de manera efectiva lo previsto en el Real Decreto 1047/2013 (disposición que en la práctica, no se está aplicando). Para ello, se ha incluido un nuevo artículo 21 que regula la retribución correspondiente al transportista de estas inversiones adelantadas.

Con respecto a las instalaciones no incluidas en planificación, no es posible con la normativa vigente contemplar una financiación adelantada por parte de los promotores.

- Se solicita la reformulación del incentivo de disponibilidad para evitar penalizaciones asimétricas

CNMC: Se considera que la formulación actual exige un cumplimiento de mejora continua de disponibilidad de las instalaciones de las redes, lo que resulta necesario para contribuir a la garantía de suministro. En este contexto, una estructura asimétrica refuerza el mensaje de que la indisponibilidad tiene un impacto para el sistema. No obstante, se ha modificado el incentivo de disponibilidad, creando uno nuevo de calidad que compagine la mayor disponibilidad de las instalaciones con la reducción del tiempo medio de interrupción TIM.

- Se solicita adaptar los umbrales de los rangos recomendables de los ratios con los que se calcula la penalización relativa a la prudencia financiera para tener en cuenta el ciclo inversor.

CNMC: Se considera que el endeudamiento asociado a las inversiones incrementales se verá compensado con nuevos ingresos derivados de la retribución de dichas inversiones, por lo que no debería afectar en el largo plazo a los ratios de la Comunicación 1/2015. Además, se ha introducido en esta Circular la medida consistente en retribuir el coste financiero de la obra en curso de las instalaciones singulares, y se han asignado al transportista subvenciones de 931 M€ en el Real Decreto 543/2025, de 24 de junio, *por el que se regula la concesión directa de subvenciones con cargo a los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para la realización de inversiones en la red de transporte de energía eléctrica destinadas a proyectos de descarbonización.*

- En relación con la posibilidad de implantar un modelo retributivo orientado a incentivar al transportista a implantar la alternativa más eficiente, se solicita la consideración de un enfoque global de los ejercicios de planificación es el medio más adecuado para identificar las soluciones más eficientes. Asimismo, la posibilidad de que la regulación permita al transportista implementar finalmente una solución distinta a la planificada, no se considera adecuada, ya que podría dar lugar a soluciones no eficientes en un horizonte a largo plazo. Adicionalmente, se incide en que sería conveniente agilizar la

revisión de la planificación, con una revisión al menos cada 2 años y un horizonte de, al menos, 10 años.

CNMC: Cabe recordar que el artículo 35.2 de la Ley 24/2013 establece que, para el reconocimiento de la retribución de las nuevas instalaciones de transporte, será requisito indispensable que hayan sido incluidas en la Planificación. A este respecto, alega el transportista, que incluso en el caso de detectar una solución más eficiente, no tendría capacidad para elegir una alternativa diferente a la recogida en la planificación, dado que no cumpliría los requisitos legales para obtener reconocimiento retributivo de la misma.

Por ello, cabe señalar la importancia de que la modificación de la planificación fuera más ágil para que pudiera ser adaptada con mayor rapidez a las necesidades y requisitos que vayan surgiendo en la ejecución de la planificación. Asimismo, se considera relevante incentivar a que el transportista propusiera modificaciones si detectara la posibilidad de acometer soluciones más eficientes que las propuestas en la planificación siempre que estas pudieran incorporarse de una manera ágil a la planificación.

- En relación con posibles medidas que faciliten la implantación de soluciones innovadoras y proyectos piloto se propone que:
 - o Se asegure un retorno de inversión adecuado en los proyectos innovadores, con independencia de su resultado.
 - o En caso de ser efectivos, se prolongue su utilización hasta el fin de la vida útil de la instalación.
 - o El informe del Operador del Sistema sea preceptivo

CNMC: Se ha revisado el texto de la Circular para que los proyectos piloto cuenten con informe del Operador del Sistema en caso de que pudiera tener impacto sobre la seguridad. Con respecto al retorno de inversión, lo que contempla la circular vigente es que será necesario presentar un análisis coste beneficio positivo de la actuación.

- Sobre si las inversiones anticipatorias ya estarían contempladas en el ámbito de la planificación, el Operador del sistema considera que, con una planificación amplia y robusta, gran parte de las inversiones anticipatorias estarían ya implícitamente reconocidas. En todo caso, considera que es la planificación la que debe recoger estas inversiones, realizándose los oportunos análisis coste-beneficio y posteriores reevaluaciones conforme la evolución de la política energética o los escenarios de descarbonización.

CNMC: Cabe señalar que, siempre que estas inversiones se encuentren dentro de la planificación, su retribución estaría prevista sin que resulte necesario realizar ninguna modificación de la misma de la Circular vigente.

- Respecto a la consideración de las opciones de flexibilidad, el Operador del Sistema indica que la planificación vigente ya considera la respuesta de demanda, el almacenamiento u otros recursos como alternativa a la expansión de la red.

CNMC: La utilización de la flexibilidad en el desarrollo de la red de transporte forma parte de las funciones del Operador del Sistema, sin estar directamente relacionado con la retribución del transportista. Actualmente se encuentran en tramitación las especificaciones de detalle de cálculo de capacidad firme y flexible para las instalaciones de demanda en la red de transporte que recogen los criterios necesarios para contemplar estas consideraciones.

- Se propone que ciertos servicios de ajuste (restricciones técnicas, control de tensión, regulación secundaria y terciaria) se financien a través de los peajes.

CNMC: La Comisión Europea ha adoptado en julio de 2025 una recomendación y tres documentos de orientación en relación con el diseño de peajes de acceso a la red eléctrica, el despliegue de renovables innovadoras y la definición de áreas para el despliegue de redes e infraestructuras de almacenamiento (artículo 15 de Directiva de (UE) 2018/2001, de Renovables). Estas orientaciones buscan contribuir tanto a la aplicación del Plan de acción de energía asequible adoptado por la Comisión Europea en febrero de 2025 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025DC0079>) como a la Directiva de Renovables.

En el citado Plan de acción para una energía asequible se indica que: Los Estados miembros pueden diseñar sus tarifas de red de forma que beneficien a las industrias que consumen mucha energía. A tal fin, las Orientaciones sobre el diseño de las tarifas de red anunciadas en el Plan de Acción para una Energía Asequible para el segundo trimestre de 2025 proporcionarán más detalles sobre las soluciones para reducir los costes del sistema en beneficio de todos los usuarios, incluidos los sectores de gran consumo energético.

Por otro lado, en marzo de 2025 ACER ha presentado su informe sobre las mejores prácticas en materia de metodologías de tarificación del transporte y la distribución de electricidad. (<https://www.acer.europa.eu/electricity/infrastructure/network-tariffs>).

En este informe se pone de manifiesto que la recuperación de los costes de los distintos servicios del sistema (reservas, arranque en negro, gestión de la congestión y control de la tensión, pagos por cargas interrumpibles) sigue distintos enfoques según los países. En la mayoría de los países (más de dos tercios), al menos algunos costes de los servicios del sistema se recuperan a través de las tarifas de uso de la red.

No obstante, dado que esta cuestión ha sido abordada por la CNMC en el ámbito de la consulta pública específica para la revisión de la metodología que regula el funcionamiento del mercado mayorista de electricidad y la gestión de la operación de los sistemas, de 9 de julio de 2024, se considera que esta cuestión deberá analizarse en profundidad a la luz de las reflexiones que allí se realicen.

- Se propone establecer incentivos que vinculen la reducción de costes operativos con la planificación de inversión en activos que generen un retorno claro para el sistema y los consumidores, citando como ejemplo, la necesidad de reducir los costes de control de tensión a través de inversión en reactancias.

CNMC: se considera necesario incentivar el cumplimiento de los plazos de puesta en servicio de reactancias de la planificación de la red de transporte. Para lo cual se ha incorporado un incentivo económico con signo negativo, en forma de una penalización, si el retraso es de 2 o más años.

- Se propone establecer incentivos que garanticen que las inversiones en digitalización e innovación se realicen de manera eficiente, maximizando el retorno de estas inversiones y fomentando que el gestor de la red de transporte adopte las tecnologías más adecuadas para optimizar el rendimiento de la red.

CNMC: Al igual que se ha indicado anteriormente, estos incentivos no encajarían en esta Circular dado que el responsable de identificar las inversiones más eficientes sería el Operador del Sistema y no el transportista.

- Se solicita que el límite de inversiones vigente se incremente para que las redes posibiliten la incorporación de las renovables al sistema eléctrico.

CNMC: Esta cuestión excedería del ámbito de esta Circular.

- Se debería crear un incentivo/penalización al transportista que estimule a éste a atender, priorizar y medir la ejecución de las actuaciones necesarias para atender las solicitudes del distribuidor que permitan un crecimiento de la demanda conectada a la red de distribución que requieran de actuaciones puntuales, ejecución de determinados refuerzos por parte del transportista o modificaciones de la red de transporte.

CNMC: La posibilidad de que las solicitudes de los distribuidores para conectar nueva demanda sean priorizadas, es muy relevante para no retrasar la electrificación de la economía. En este sentido, se ha introducido un

incentivo económico con signo negativo, en forma de una penalización, en caso de que el retraso sea de 2 o más años respecto a la fecha prevista en la planificación.

- Con respecto a la transparencia en el proceso de tramitación de las solicitudes de capacidad de acceso y conexión en la red de transporte, convendría que queden definidos aquellos tiempos que afecten a las actuaciones del proceso de acceso y conexión de las que es responsable el transportista.

CNMC: Esta cuestión, si bien se considera necesaria, excedería del ámbito de esta Circular.

- Deben articularse los mecanismos necesarios (reconocimiento de las inversiones y adaptación de la regulación actual) para que los distribuidores puedan invertir anticipadamente en inversiones relacionadas con la transición energética, ya que contribuirán a abaratar la factura eléctrica.

CNMC: Esta cuestión excedería del ámbito de esta Circular habiendo quedado recogido su posible reconocimiento, una vez se haya regulado, en la propuesta de Circular por la que se establece la retribución de la distribución eléctrica².

7. CONTENIDO Y ANÁLISIS TÉCNICO

7.1. Determinación del Valor de Inversión

En lo que respecta a la consideración de las nuevas inversiones ejecutadas año a año, en la presente Circular se propone su retribución en base a sus costes auditados. Se introduce al final de cada semiperíodo, un ajuste a valores unitarios de inversión de referencia, para todas las tipologías de instalaciones que dependen de ellos.

Este nuevo enfoque metodológico, que permite realizar la evaluación de las inversiones de forma agregada por conjunto de instalaciones puestas en servicio, representa una mejora sustancial respecto al procedimiento anterior previsto en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre. En lugar de aplicar la regla de la semisuma de forma individualizada para cada instalación, se propone una

² [Audiencia pública sobre la metodología retribución distribución eléctrica \(CIR/DE/006/24\)](#)

evaluación conjunta que permita compensar internamente los desvíos positivos y negativos entre los valores reales y los valores unitarios de referencia.

Esta agregación no solo introduce una mayor flexibilidad en la gestión de las inversiones por parte de las empresas transportistas, sino que también refleja de forma más fiel la realidad operativa de los proyectos, que habitualmente se desarrollan de forma integrada y no como unidades aisladas. De este modo, se evita penalizar artificialmente desviaciones puntuales que pueden estar justificadas por circunstancias técnicas o de planificación, siempre que el conjunto del proyecto se mantenga dentro de parámetros razonables de eficiencia.

Desde el punto de vista regulatorio, esta modificación contribuye a reforzar los principios de proporcionalidad y eficiencia administrativa, al reducir significativamente la carga de trabajo asociada a la revisión anual de las inversiones. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia podrá centrar sus esfuerzos en una revisión trienal más robusta y estratégica, sin renunciar a la trazabilidad individualizada de cada instalación, que seguirá estando disponible a efectos de control y supervisión.

Además, este modelo favorece una mayor estabilidad y previsibilidad regulatoria, al reducir la volatilidad asociada a ajustes anuales y permitir una planificación más eficiente de las inversiones por parte de los agentes. También se alinea con las mejores prácticas observadas en otros marcos regulatorios europeos, donde se tiende a evaluar el desempeño de los operadores de red desde una perspectiva agregada y orientada a resultados globales.

En definitiva, la aplicación de este modelo representa un avance hacia un esquema retributivo más moderno, eficiente y adaptado a las necesidades del proceso de transición energética, sin comprometer los principios de control, transparencia y rendición de cuentas que deben regir la actividad regulada.

Por otro lado, es preciso indicar que se ha añadido una aclaración sobre las condiciones bajo las que se considerará, a efectos retributivos, como soterrada una línea de transporte. Esto se plantea en línea con las consideraciones de la Sentencia de fecha 14 de julio de 2016, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo³, que estima parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto y que anula el artículo 8.1 del Real Decreto 1048/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de distribución de energía eléctrica, en cuanto “*no establece*

³ [«BOE» núm. 266, de 3 de noviembre de 2016](#))

previsión o salvedad alguna que permita retribuir el sobrecoste derivado del soterramiento de una línea de la red de distribución eléctrica que discorra por suelo rural cuando dicho soterramiento venga impuesto por una norma estatal o comunitaria". En consecuencia, se establece una previsión o salvedad, de tal forma que se recoja el ajuste retributivo para las líneas soterradas de transporte en terreno rural, cuando dicho soterramiento venga obligado por una disposición normativa estatal o comunitaria. Asimismo, se recoge expresamente que dicha característica de soterramiento en suelo rural se incluya en el instrumento de planificación de la red de transporte.

7.2. Retribución de la obra en curso

En relación con la obra en curso, en la presente Circular se ha incorporado la retribución de obra en curso aplicable a las instalaciones singulares, excluyendo despachos de maniobra y telecontrol, que presentan procesos de construcción prolongados y una complejidad elevada tanto técnica como administrativa. Esta medida responde a la necesidad de corregir el desfase temporal entre los desembolsos de inversión y el inicio del devengo de la retribución regulada.

Este desfase temporal afecta a las instalaciones singulares, cuyo periodo de construcción puede llegar a ser superior a 10 años, en base a la información disponible en la Circular 1/2015, de 22 de julio, que requieren altas inversiones y maduración técnica. Con la finalidad de incentivar la ejecución de estas infraestructuras estratégicas, se propone en esta modificación de la Circular, retribuir el coste financiero generado durante la construcción, para este tipo de instalaciones singulares.

La aplicación de este nuevo punto propuesto y que aplica únicamente a instalaciones singulares, excluyendo despachos de maniobra y telecontrol, cuya naturaleza requiere plazos de ejecución muy largos hasta su puesta en servicio, consiste en:

Se obtienen los costes del periodo de construcción de cada instalación (CC), mediante:

- Capitalización del coste financiero de los importes invertidos en las instalaciones singulares durante 5 años de su periodo de construcción, al coste de la deuda.
- Incorporación de la TRF del año de puesta en servicio por el decalaje entre la fecha de puesta en servicio y el inicio de la retribución de este coste.

- No se tienen en consideración los importes que hayan sido financiados o cedidos por terceros, o bien hayan recibido ayudas públicas (salvo el 10% de las subvenciones europeas, con un límite de 10 M€).

Una vez obtenidos los Costes del periodo de Construcción de cada instalación puesta en servicio en el año $n-2$ (CC), éstos se recuperan en el año n , a través de un nuevo término que se incorpora a la fórmula de cálculo de la retribución, denominado ROC_n^i .

7.3. Adelanto de inversiones

Se incorpora un nuevo artículo 21 que regula que los sujetos contemplados en el artículo 18.2 del Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre, podrán solicitar, por causas sobrevenidas, una fecha de puesta en servicio anterior a la prevista en el instrumento de planificación vigente o en su caso en el plan de inversiones aprobado por la Dirección General de Política Energética y Minas. En tales supuestos, dichos sujetos deberán solicitar el adelanto de la construcción y asumir la retribución correspondiente a la instalación de transporte durante el periodo derivado de la anticipación de su puesta en servicio. Esta retribución será la resultante del cálculo de la retribución tanto por inversión como por operación y mantenimiento de dicha inversión a los valores unitarios vigentes.

En estos casos, los sujetos solicitantes deberán hacerse cargo de la retribución de la instalación durante el periodo correspondiente derivado de la anticipación de la puesta en servicio, y no se percibirá retribución con cargo al sistema eléctrico antes de la fecha prevista en la planificación.

Este mecanismo busca flexibilizar la ejecución de infraestructuras sin comprometer la sostenibilidad financiera del sistema eléctrico ni alterar el marco retributivo establecido.

7.4. Instalaciones singulares

El artículo 9 se ha modificado en los siguientes aspectos:

En relación con los proyectos piloto, se ha incorporado la exigencia de que, en aquellos casos en que dichos proyectos piloto puedan tener impacto potencial sobre la seguridad de suministro, se requiera informe preceptivo al Operador del Sistema. Esta previsión responde a la necesidad de garantizar que cualquier actuación experimental o de carácter demostrativo, aun cuando se enmarque en un entorno regulatorio flexible, no comprometa la estabilidad operativa del sistema eléctrico ni introduzca riesgos no evaluados en la red de transporte o distribución.

En relación con el parámetro β , se ha establecido que se calculará por primera vez para cada instalación a partir del tercer año en el que perciba retribución, siendo los dos primeros años desde su puesta en servicio igual a 1. Ello es así porque los costes de operación y mantenimiento de los dos primeros años pueden ser menos representativos que los años posteriores, al presuponerse un menor número de mantenimientos correctivos. Por tanto, para el establecimiento del parámetro β , se ha ampliado el periodo de evaluación de los costes de operación y mantenimiento de un año a dos años, con el fin de poder tener una muestra más representativa de dichos costes.

Por otro lado, con el fin de incentivar la eficiencia y dar estabilidad regulatoria, se establece que 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. Ello garantiza que la retribución reconocida no supere la base estimada inicialmente en la resolución de singularidad. Esto evita que el sistema eléctrico asuma costes superiores a los previstos, protegiendo así la sostenibilidad financiera del régimen retributivo. Si se permitiera que β superase 1, se estaría premiando una ineficiencia en los costes de explotación. Al mantenerlo ≤ 1 , se incentiva a las empresas transportistas a operar de forma eficiente, ya que cualquier desviación al alza respecto a los costes previstos no será reconocida retributivamente.

En relación con la fórmula aplicada para el cálculo del valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema, se ha procedido a sustituir el valor de inversión que figure en la solicitud de singularidad presentada por la empresa para su clasificación como singularidad, por el valor de inversión aprobado en la singularidad, ello es debido a que el presupuesto presentado por la empresa transportista, es una estimación previa que no siempre refleja con precisión los costes reales. En cambio, el valor de la resolución de singularidad se obtiene tras un proceso de análisis técnico y económico por parte de la CNMC, que depura y ajusta el presupuesto para excluir partidas no justificadas o infladas. Dejar que el presupuesto inicial determine la retribución final podría incentivar a REE a sobredimensionar sus previsiones, lo que comprometería la eficiencia del sistema.

La resolución de singularidad actúa como filtro técnico y económico, garantizando que solo se retribuyan costes razonables y necesarios. Este cambio busca preservar la sostenibilidad económica del sistema eléctrico, evitando que se retribuyan inversiones por encima de lo que se considera eficiente y necesario.

7.5. Incentivo de calidad

El incentivo a la disponibilidad se ha reformulado con respecto a lo previsto en la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, que estaba basado exclusivamente en la disponibilidad de las instalaciones. Esta modificación responde a la necesidad de incorporar elementos adicionales que permitan una evaluación más completa del desempeño, dado que el esquema anterior no capturaba el impacto real de determinados aspectos relacionados con la calidad efectiva del suministro.

Una instalación puede estar disponible pero haber causado interrupciones significativas, lo cual no refleja adecuadamente el desempeño real del transportista en términos de calidad de suministro. Asimismo, no incentiva directamente la continuidad del servicio, que es lo que perciben los usuarios finales. Por ello, se ha modificado introduciendo además del indicador de disponibilidad, el indicador de tiempo de interrupción medio (TIM), que mide los minutos de interrupción por cliente, definido en el artículo 26.2 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre. Este nuevo enfoque se basa en que la calidad en la red no debe medirse únicamente por la disponibilidad de las instalaciones, sino por la capacidad de la red para mantener un suministro continuo y de calidad.

El 7º informe de benchmarking CEER-ECRB sobre calidad del suministro confirma que el TIM es el indicador más utilizado en Europa para evaluar la continuidad del suministro eléctrico en la red de transporte. Este informe recoge datos de 39 países y muestra que:

- La mayoría de los países han reducido o mantenido estables sus valores de TIM en la última década.
- Los países que han implementado regímenes de incentivos o compensaciones han logrado mejoras significativas en la continuidad del suministro.

Según el informe de Red Eléctrica de España⁴, en 2024 el TIM nacional fue de 0,07 minutos, por debajo del umbral de 15 minutos establecido por el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre. Este resultado refuerza la idea de que un incentivo basado únicamente en disponibilidad puede no ser suficiente para seguir mejorando, y que incorporar el TIM permitiría capturar eventos críticos que afectan al usuario final, alinear los incentivos con los estándares europeos y reforzar la transparencia y comparabilidad internacional.

⁴ <https://www.sistemaelectrico-ree.es/es/informe-del-sistema-electrico>

Por ello, incorporar el TIM junto con la disponibilidad en el esquema de incentivos, corrige las limitaciones del modelo actual, mejorando la representatividad del indicador de calidad y reforzando la alineación con la normativa europea y las mejores prácticas del CEER. Este nuevo incentivo aumenta la coherencia entre los marcos retributivos de los incentivos del transporte y la distribución, permitiendo una evaluación más justa y eficaz del desempeño del transportista.

Desde el punto de vista de la disponibilidad se va a fijar una disponibilidad objetivo de 98,25 %, valor de referencia sectorial exigente pero alcanzable, alineado con estándares internacionales y el rendimiento histórico de la red de transporte. Este valor permite establecer una banda muerta, en la que no se penaliza ni bonifica, que permite absorber variaciones operativas sin generar distorsiones económicas.

Desde el punto de vista del tiempo de interrupción se va a establecer un TIM objetivo de 0,75 minutos. Dicho valor se ha establecido teniendo en cuenta el tiempo medio de interrupción de suministro obtenido por REE en el periodo regulatorio presente 2020-2025 que alcanza un valor de 1,38 min. Por tanto, dicho valor de referencia está alineado con el rendimiento histórico de la red de transporte, si bien es algo más exigente, pero alcanzable dado que en varios años de dicho periodo regulatorio dicho tiempo de interrupción ha sido inferior a 0,5 minutos. Este valor permite establecer una banda muerta ($\pm 0,25$ minutos) respecto al TIM objetivo, en la que no se penaliza ni bonifica, que permite absorber variaciones operativas sin generar distorsiones económicas.

Por lo tanto, en base a todo lo anterior, se propone un incentivo de calidad, que engloba dos subincentivos, ID_n^i subincentivo a la disponibilidad y $ITIM_n^i$ el subincentivo a la reducción del tiempo de interrupción medio, dando un peso mayor en la ponderación del incentivo de calidad a este último, de un 60% frente a un 40% asignado al subincentivo de disponibilidad. Ello se justifica conforma a lo siguiente:

- Impacto directo sobre el consumidor: El TIM mide la energía no suministrada en relación con la potencia media del sistema, lo que refleja de forma más directa el efecto real de las interrupciones sobre los usuarios finales.
- Mayor sensibilidad a la calidad del suministro: Mientras que la disponibilidad refleja la proporción de tiempo que las instalaciones están operativas, el TIM captura la duración de las interrupciones. Por tanto, su mejora tiene un efecto más tangible sobre la continuidad del suministro eléctrico, lo que justifica su mayor peso en el incentivo.

- **Coherencia con marcos regulatorios internacionales:** el diseño del nuevo incentivo se inspira en modelos europeos donde los indicadores de calidad del suministro —como el TIM— tienen un peso predominante frente a los de disponibilidad. Esto refuerza la alineación del modelo español con las mejores prácticas regulatorias
- **Estímulo a la mejora operativa:** El TIM incentiva mejoras en la gestión de fallos, tiempos de reposición y mantenimiento correctivo, aspectos que requieren una respuesta operativa más ágil y eficiente. Al asignarle un mayor peso, se fomenta una cultura de mejora continua en la operación de la red.
- **Equilibrio entre estabilidad y exigencia:** La disponibilidad, al estar ya en niveles elevados y con menor margen de mejora, presenta un comportamiento más estable. En cambio, el TIM ofrece mayor recorrido para la mejora, lo que justifica su mayor ponderación como palanca de eficiencia.

7.6. Incremento en la intensidad de la penalización relativa a la prudencia financiera

Se procede a incrementar la intensidad de la penalización en el 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.

Como se pone de manifiesto en la última Resolución por la que se establece el Índice Global de Ratios⁵ que ha aprobado la CNMC, relativa al ejercicio 2025, aún hay varias empresas cuyo Índice Global de Ratios de 2025 se sitúa por debajo de 0,9 y a las que se les ha aplicado un ajuste en su retribución. Estas son REDEXIS INFRAESTRUCTURAS, S.L.U., REDEXIS, S.A., NORTEGAS ENERGÍA DISTRIBUCIÓN, S.A.U., GASIFICADORA REGIONAL CANARIA, S.A.U. y DOMUS MIL NATURAL, S.A.

Aunque ninguna de estas empresas es titular de activos de transporte de energía eléctrica, se considera oportuno mantener la misma intensidad del incentivo en todas las actividades reguladas.

El incremento en la intensidad de la penalización resultaría aplicable a partir del cuarto año del periodo regulatorio 2026-2031, para dar tiempo a que las

⁵ <https://www.cnmc.es/expedientes/rapde00224>

empresas que aún no se sitúan dentro de los rangos de valores recomendables de los ratios, puedan hacerlo.

7.7. Valores de vida útil regulatoria

Un parámetro a tener en cuenta para la retribución a la inversión de cada una de las instalaciones de la red de transporte, tal como se recoge en el artículo 6 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la CNMC, es la vida útil regulatoria de la instalación expresada en años, donde con carácter general, tomará un valor de 40 años, y que continuará siendo así.

Asimismo, se indica en el mismo artículo que los despachos de maniobra y telecontrol, con carácter general, tendrán una vida útil regulatoria de 12 años.

Para el caso de aumentos de capacidad de líneas eléctricas aéreas de transporte (repotenciaciones de líneas), en la actualidad son retribuidos como si se tratase de nuevas líneas, es decir, considerando una vida útil de 40 años. Debido a ello, se da la circunstancia de que se sigue retribuyendo dicha repotenciación cuando la línea repotenciada ya esté totalmente amortizada o, incluso, cuando no está en servicio. Por ello, se plantea la medida de adaptar el período en el que se retribuye la inversión de la repotenciación de la línea, reduciéndolo a un valor más próximo al de la vida útil residual de la instalación que es repotenciada, considerando la retribución de todas las repotenciaciones en un período de 8 años.

En consecuencia, se estima conveniente que los aumentos de capacidad de líneas eléctricas aéreas de transporte, o repotenciaciones de líneas, tengan una vida útil regulatoria de 8 años.

En el caso de los compensadores estáticos síncronos (STATCOM⁶), existe como referencia la *Resolución de 29 de julio de 2021, de la CNMC, por la que se otorga el carácter de singular del “Statcom de la subestación eléctrica de Vitoria 220 kV” solicitado por Red Eléctrica de España S.A.U., y su inclusión en el régimen retributivo de inversiones singulares con características técnicas especiales⁷*, donde se determina un valor de vida útil regulatoria de 25 años, tal como se argumenta en la memoria anexa a dicha resolución y en base a la documentación soporte justificativa aportada por REE.

En este sentido, se determina para las instalaciones de transporte referentes a los STATCOM un vida útil regulatoria de 25 años.

⁶ Compensador estático síncrono STATCOM (o por sus siglas en inglés “Static Synchronous Compensator”).

⁷ «BOE» núm. 190, de 10 de agosto de 2021, [Statcom Vitoria 220 kV](#)

En el caso de los sistemas de almacenamiento (Baterías integradas en la red de transporte), existen como referencia las resoluciones⁸ de 26 de julio de 2024, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, sobre el reconocimiento del carácter singular de las actuaciones de inversión en relación con las baterías en la subestación eléctrica de San Antonio 66 kV y de Mercadal 132 kV, ambas de REE, situadas en la isla de Ibiza y en las isla de Menorca respectivamente, donde se determina un valor de vida útil regulatoria de 20 años, tal como se argumenta en las memorias anexas a cada una de las resoluciones y en base a la documentación soporte justificativa aportada por REE.

En este sentido, se determina para las instalaciones de transporte referentes a los sistemas de almacenamiento (Baterías integradas en la red de transporte) una vida útil regulatoria de 20 años.

En el caso de los sistemas de capacidad dinámica de línea (DLR), basados en herramientas que monitorizan los datos de la instalación y de su entorno, asociadas a algoritmos del cálculo de capacidad de transporte de la línea, se estima, de acuerdo con las características técnicas y constructivas de dichos sistemas, una vida útil regulatoria de 12 años.

Por último, los grupos electrógenos, como equipos de autonomía 24 h que permiten dotar de dicha autonomía a las subestaciones eléctricas esenciales para la reposición de servicio, así como a las herramientas críticas del operador del sistema que participan en los planes de emergencia y reposición, tendrán un tratamiento de vida útil similar al de los despachos de maniobra y telecontrol, esto es, una vida útil regulatoria de 12 años.

7.8. Incentivo al cumplimiento de las fechas de puesta en servicio previstas en la Planificación

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.

Este incentivo se aplicará en relación con las siguientes instalaciones: reactancias, condensadores, compensadores e instalaciones de apoyo a distribución.

Las reactancias, los condensadores y los compensadores son elementos que se instalan en la red de transporte para controlar los niveles de tensión y reducir las

⁸ «BOE» núm. 190, de 7 de agosto de 2024, [San Antonio 66 kV](#), [Mercadal 132 kV](#)

restricciones técnicas. Su instalación está directamente vinculada a la mejora de la calidad del suministro y a la optimización del despacho técnico.

Por otro lado, las instalaciones de apoyo a distribución se definen como aquellas que, aunque forman parte de la red de transporte, tienen como finalidad reforzar la red de distribución para garantizar el suministro en determinadas zonas o permitir la conexión de nueva demanda.

Priorizar la puesta en servicio de estas instalaciones se ha identificado como clave en el *"Informe sobre la propuesta de modificación de aspectos puntuales del Plan de Desarrollo de la Red de transporte de energía eléctrica 2021-2026"*⁹.

Como se señalaba en el apartado 3.3.2 de dicho informe, el coste de las restricciones técnicas derivadas del control de tensión ha crecido de manera exponencial en los últimos años, siendo en 2023 el sobre coste imputado a los consumidores por este concepto de 600 M€. Asimismo, en el citado informe se señalaba que la instalación de reactancias en la red de transporte era la solución más eficiente a este problema, indicándose que el valor de inversión de las reactancias necesarias en una zona analizada – zona con problemas de tensión habituales y mayores costes de resolución de restricciones técnicas en 2023- habría sido casi 8 veces menor que el coste que habían supuesto las restricciones técnicas por control de tensión.

También en el apartado 3.1 del mismo informe, se indicaba la conveniencia de evaluar la posibilidad de realizar refuerzos en la red de transporte para dar cabida a conexiones de demanda solicitadas a redes de distribución.

En línea con lo indicado en el citado informe, se considera necesario incentivar el cumplimiento de los plazos previstos en la Planificación para la puesta en servicio de reactancias, condensadores y compensadores, por su papel clave en el control de tensión y en la reducción del coste de las restricciones técnicas. En este mismo sentido, se considera necesario incentivar el cumplimiento de los plazos previstos en la planificación para la puesta en servicio de las instalaciones de apoyo a distribución.

La penalización económica se incorporará en caso de que haya un retraso de 2 o más años entre la fecha de puesta en servicio real y aquella prevista en la Planificación de la Red de Transporte.

⁹ <https://www.cnmc.es/sites/default/files/5172940.pdf>

La penalización se calculará como un porcentaje del Valor de inversión con derecho a retribución de la instalación, sin considerar el Factor de retardo retributivo a la inversión.

Dicho porcentaje será del 1% si el retraso es de 2 años, y se incrementará un 1% cada año de retraso adicional, hasta alcanzar el 5%, que determinará la penalización máxima.

La penalización máxima, que se alcanza si existe un retraso de 6 o más años, implicaría una reducción en la TIR de la inversión de la instalación de manera individual, de 46 puntos básicos (0,46%).

7.9. Parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031

En la disposición adicional segunda se fijan los parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031.

7.9.1. Parámetro alpha (α) del factor de eficiencia θ

El artículo 8 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, sobre “Retribución por operación y mantenimiento de cada una de las instalaciones de la red de transporte”, define en su punto 2 el factor eficiencia θ . Dicho factor de eficiencia calculado para cada transportista i tiene el objetivo de adaptar la retribución por operación y mantenimiento de las empresas transportistas, calculada conforme a los valores unitarios de referencia del periodo anterior, a la retribución por operación y mantenimiento calculada con los nuevos valores unitarios obtenidos a partir de los costes reales incurridos por las empresas transportistas en el periodo anterior. Dicho factor se calcula el primer año de cada periodo regulatorio y se mantiene constante a lo largo del mismo. Se calcula conforme a la siguiente expresión:

$$\theta^i = \alpha \cdot \frac{(ROM_{k-1,ccuua}^i - ROM_{k-1,ccuu}^i)}{ROM_{k-1,ccuu}^i}$$

Donde:

$ROM_{k-1,ccuuu}^i$ es el valor de retribución por operación y mantenimiento para la empresa transportista i en el año $k-1$, siendo k el año de inicio del periodo regulatorio p , valorado según los valores unitarios de referencia vigentes en el año $k-1$.

$ROM_{k-1,ccuu}^i$ es el valor de retribución por operación y mantenimiento para la empresa transportista i en el año $k-1$, siendo k el año de inicio del periodo regulatorio p , valorado según los valores unitarios de referencia vigentes en el año k .

α es un parámetro que representa el reparto entre las empresas transportistas y el sistema de la diferencia entre los costes de operación y mantenimiento calculados según los valores unitarios de referencia del periodo regulatorio precedente y los vigentes en el nuevo periodo regulatorio. Será fijado por resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia al inicio de cada periodo regulatorio.

En relación al parámetro α , para el periodo regulatorio 2020-2025, se fijó el valor de dicho parámetro en 0,5, de forma que el 50% de las eficiencias en operación y mantenimiento las retuvieron las empresas transportistas, y el 50% se trasladó a los consumidores.

Para el periodo regulatorio 2026-2031, se considera adecuado mantener el mismo criterio, fijando el reparto de eficiencias de nuevo en el 50%.

7.9.2. Parámetros del incentivo de calidad

En relación con el subincentivo de disponibilidad se establece un valor de referencia para la disponibilidad objetivo (D_{objetivo}) del 98,25 %. Este umbral, definido conforme a criterios técnicos y regulatorios, se considera exigente pero alcanzable, en línea con los estándares internacionales y con el rendimiento histórico observado en la red de transporte española. La fijación de este valor permite la introducción de una banda muerta en el esquema de incentivos, dentro de la cual no se aplican penalizaciones ni bonificaciones.

En relación con el subincentivo de reducción del tiempo de interrupción, se establece un valor objetivo para el indicador de tiempo medio de interrupción (TIM_{objetivo}) de 0,75 minutos. Este valor ha sido determinado a partir del comportamiento operativo observado durante el periodo regulatorio 2020-2025, en el que el operador del sistema, REE, ha registrado un TIM medio de 1,38 minutos, con años en los que dicho valor ha sido inferior a 0,5 minutos. La determinación de este valor permite la configuración de una zona de neutralidad

regulatoria (banda muerta) dentro del esquema de incentivos, en la cual no se generan efectos económicos en forma de penalizaciones ni bonificaciones.

Asimismo, en el cálculo de dicho subincentivo se ha simplificado la formulación incluida en el artículo 15.3 de la Circular de modo que:

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

Entonces

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

El denominador de la anterior fórmula está simplificado y es equivalente a la diferencia de los intervalos entre los que se encuentra el TIM_{n-2}^i :

$$ITIM_n^i = ROM_n^i \cdot CMAXTIM_n^i \cdot \frac{(TIM_{\text{objetivo_periodo}} - 0,25' - TIM_{n-2}^i)}{(TIM_{\text{objetivo_periodo}} - 0,25') - (TIM_{\text{objetivo_periodo}} - 0,60')}$$

Para el caso en el que el TIM_{n-2}^i se encuentra entre los siguientes intervalos:

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

Entonces

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

El denominador de la anterior fórmula está también simplificado y es equivalente a la diferencia de los intervalos entre los que se encuentra el TIM_{n-2}^i :

$$ITIM_n^i = ROM_n^i \cdot CMINTIM_n^i \cdot \frac{(TIM_{\text{objetivo_periodo}} + 0,25' - TIM_{n-2}^i)}{(TIM_{\text{objetivo_periodo}} + 0,25') - (TIM_{\text{objetivo_periodo}} + 1,25')}$$

8. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA CIRCULAR

8.1. Impacto económico

En este apartado se efectúa un análisis del impacto económico en el sistema eléctrico de las modificaciones introducidas en la metodología de cálculo de la retribución del transporte, que se proponen en la circular.

Para el cálculo de dicho impacto, se ha realizado una previsión a lo largo del periodo regulatorio 2026-2031 considerando las instalaciones que se prevé que estarán puestas en servicio a lo largo de dicho periodo.

En el caso de las inversiones del ejercicio 2024, se han tenido en cuenta las instalaciones incluidas en el inventario del ejercicio 2024 (Circular Informativa 4/2021), para las inversiones previstas en 2025 se han tenido en cuenta los planes de inversión 2025-2027, para las inversiones previstas de 2026 a 2028 se han tenido en cuenta los planes de inversión 2026-2028, y por último, se ha considerado el escenario del PNIEC utilizado en la Propuesta de la Circular de la TRF (tasa de retribución financiera) para las inversiones previstas de 2029.

Dada la reciente publicación de la Resolución de 10 de julio de 2025, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 8 de julio de 2025 en relación a la “Segunda Modificación de Aspectos Puntuales de la Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica”, este impacto económico no incluye el coste de inversión de las 65 actuaciones (750 millones de euros) incorporadas destinadas a incorporar herramientas adicionales a las redes que faciliten el control de tensión, la estabilidad entre oscilaciones y en general, el refuerzo del sistema eléctrico, tanto en la Península como en Canarias y Baleares.

Dicha previsión se muestra en dos gráficos, el primero que representa al conjunto de las empresas transportistas (REE, Unión Fenosa Distribución y Vall de Sóller) y el segundo que representa solo a la empresa transportista REE, que aglutina el 99% de la inversión.

En dichos gráficos, se muestran diferentes impactos en la retribución:

- Impacto del cambio en la tasa de retribución financiera de 5,58% a 6,46%, manteniendo los costes unitarios de inversión vigentes (ccuua) de la Orden IET2659/2015 y la metodología vigente (Circular 5/2019) sin modificaciones.
- Impacto de la aplicación de la nueva metodología considerando:

- Los nuevos costes unitarios de inversión y operación y mantenimiento (ccuu)
- Retribución de la obra en curso para las instalaciones singulares previstas, excepto para los despachos de maniobra.
- El ajuste máximo que se permite en cada semiperiodo de la comparación de los valores auditados respecto a los nuevos valores unitarios de inversión de referencia. Dicho ajuste máximo está limitado a un 7,5% sobre los nuevos valores unitarios de inversión, tal y como se indica en el artículo 7.bis de la Propuesta.

Todo ello utilizando para los cálculos la tasa de retribución financiera para el nuevo periodo regulatorio (6,46%):

Gráfico 1. Previsión de la retribución total en el periodo 2026-2031 para todas las empresas transportistas (M€)

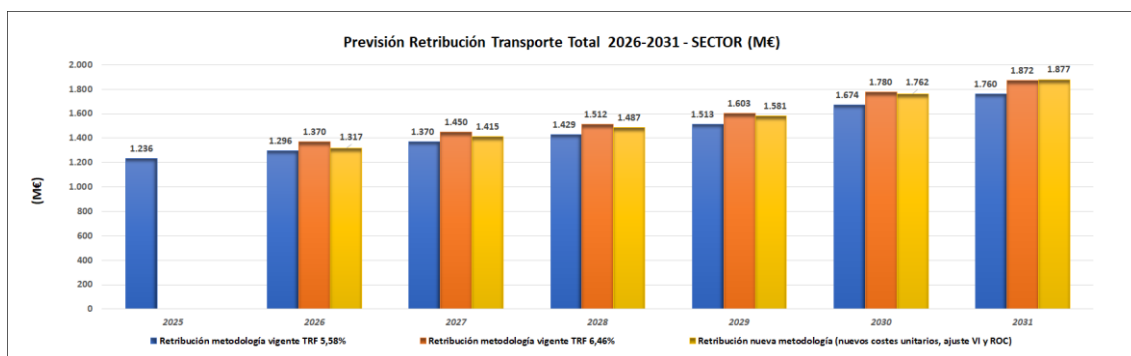
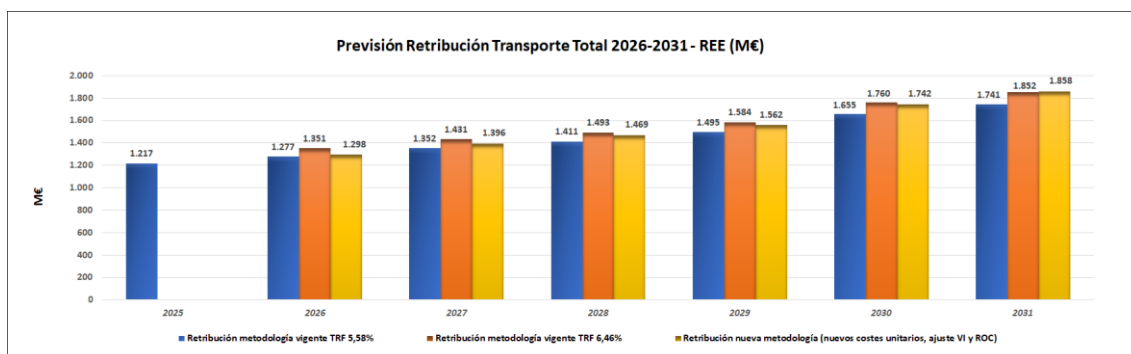


Gráfico 2. Previsión de la retribución total en el periodo 2026-2031 para la empresa REE (M€)



A continuación, se muestra también una tabla con los impactos individuales y acumulados resultantes de aplicar la tasa de retribución financiera del nuevo periodo regulatorio 2026-2031 y los cambios metodológicos para dicho periodo (incluyendo los nuevos unitarios de referencia contenidos en la Propuesta de Circular CIR/DE/008/25):

Tabla 2. Impactos en el periodo regulatorio 2026-2031 (M€) para todas las empresas transportistas

Metodología	Retribución acumulada periodo 2026-2031 (M€)	Impacto (%)
Metodología vigente TRF 5,58%	9.041	
Metodología vigente TRF 6,46%	9.586	6,0%
Nueva metodología (incluyendo nuevos unitarios de referencia)	9.438	-1,6%
Impacto acumulado		4,4%

Como se puede ver en la anterior tabla, la tasa de retribución financiera para el nuevo periodo regulatorio representa un aumento acumulado para el conjunto del sector en el periodo 2026-2031 de un 6%. Por otro lado, el impacto conjunto del efecto del aumento de la tasa de retribución financiera y los cambios metodológicos (incluyendo los nuevos unitarios de referencia de inversión y de operación y mantenimiento), supondría un aumento de la retribución en dicho periodo del 4,8%.

En los impactos anteriores se ha considerado que los valores tanto de disponibilidad como de TIM estarían dentro de la banda muerta, objetivo previsto para el periodo 2026-2031, por lo tanto su impacto en los análisis anteriores sería nulo. El único año del que se dispone de información preliminar es el 2024. Con dicha información, un TIM de 0,07 minutos y una disponibilidad de 97,85%, el resultado global del incentivo de calidad para dicho año no sería significativo, en torno a 100.000 €.

8.2. Impacto sobre la competencia

Esta Circular no tiene efectos sobre la competencia ni sobre la unidad de mercado.

8.3. Otros impactos

Esta Circular no tiene impacto en los presupuestos Generales del Estado ni en lo referente a ingresos y gastos públicos. La propuesta no presenta impactos por razón de género. Asimismo, ha de señalarse que la misma tiene impacto nulo en la infancia y en la adolescencia, así como en la familia.

8.4. Análisis coste-beneficio

Esta Circular aporta estabilidad regulatoria y seguridad jurídica, al mantener la mayor parte de la metodología de cálculo de la retribución del transporte eléctrico, a la vez que aporta el beneficio de realizar las modificaciones necesarias que permiten que dicha metodología se adapte a los retos del próximo periodo regulatorio.

9. CONCLUSIONES

Mediante esta Circular se modifica la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, que establece la metodología de cálculo de la retribución del transporte eléctrico.

Uno de los aspectos que se modifican es el reconocimiento del valor de inversión, en el caso de instalaciones con valor unitario de referencia. Actualmente se realiza para cada activo regulado, como la semisuma entre el valor auditado y el valor obtenido aplicando los citados valores unitarios de referencia de inversión. Con la finalidad de simplificar el cálculo y dotar a las empresas transportista de cierta flexibilidad para la ejecución de las inversiones, se procede mediante esta Circular a modificar la metodología de cálculo del valor de inversión, que pasa a realizarse anualmente en función del valor auditado. Posteriormente, cada 3 años, a mitad de cada semiperiodo regulatorio, se realizará para el conjunto de todos los activos puestos en servicio durante dicho semiperiodo, una comparativa entre su valor de inversión auditado y su valor de inversión calculado aplicando los valores unitarios de referencia. En función de lo que resulte de dicha comparativa agregada, se establecerá un ajuste, que hará que se minore o se mayor para el último año del semiperiodo, el valor de inversión total retribuable.

El hasta ahora incentivo de disponibilidad se modifica y se integra en un nuevo incentivo de calidad, que combina el incentivo a la disponibilidad de la red de transporte y el incentivo a la reducción del tiempo de interrupción medio.

Otra de las modificaciones consiste en la retribución de los costes financieros de los importes invertidos durante la obra en curso de las instalaciones singulares, distintas de despachos de maniobra, atendiendo a los largos periodos de construcción y complejidad técnica de estas infraestructuras.

Adicionalmente, se introduce un incentivo al cumplimiento de las fechas de puesta en servicio previstas en la planificación, en relación con determinadas instalaciones como las reactancias, condensadores y compensadores. Asimismo, se regula la posibilidad de que los consumidores o productores de

energía puedan promover el adelanto de inversiones previstas en la planificación.

Asimismo, se modifica la intensidad de la penalización para procurar la prudencia financiera, que se incrementa del 1% al 1,5%.

Por último, mediante esta Circular se fijan los parámetros técnicos y económicos que se utilizarán para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte para todo el periodo regulatorio 2026-2031. Uno de ellos es el parámetro alpha (α) que representa el reparto entre las empresas transportistas y el sistema de la diferencia entre los costes de operación y mantenimiento calculados según los valores unitarios de referencia del periodo regulatorio precedente y los vigentes en el nuevo periodo regulatorio. Se fija en el 50%, de forma similar al periodo regulatorio anterior 2020-2025, lo que implica que el 50% de las eficiencias podrán ser retenidas por las empresas transportistas y el 50% restante se repercutirá al consumidor.

ANEXO 1. ANÁLISIS DEL IMPACTO EN PEAJES DE LA PROPUESTA

Estimaciones del impacto en la facturación y en el precio medio de los peajes asociados al transporte en el escenario analizado:

Facturación (miles €)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	505.578	595.646	631.931	680.255	716.541	761.516	848.760	904.068
3.0 TD	111.836	131.760	137.103	146.195	152.091	161.738	180.408	192.422
6.1 TD	265.852	313.213	331.138	355.861	374.024	397.544	443.149	472.137
6.2 TD	71.669	84.436	89.268	95.933	100.830	107.170	119.465	127.279
6.3 TD	30.549	35.992	38.052	40.892	42.980	45.682	50.923	54.254
6.4 TD	71.483	84.218	89.037	95.685	100.569	106.893	119.155	126.950
Total	1.056.968	1.245.265	1.316.528	1.414.821	1.487.034	1.580.543	1.761.859	1.877.108

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
25,0%	7,6%	5,3%	6,3%	11,5%	6,5%
22,6%	6,6%	4,0%	6,3%	11,5%	6,7%
24,6%	7,5%	5,1%	6,3%	11,5%	6,5%
24,6%	7,5%	5,1%	6,3%	11,5%	6,5%
24,6%	7,5%	5,1%	6,3%	11,5%	6,5%
24,6%	7,5%	5,1%	6,3%	11,5%	6,5%
24,6%	7,5%	5,1%	6,3%	11,5%	6,5%

Precio medio (€/MWh)								
Grupo tarifario	Resolución 4 diciembre 2025	Año 2025 sin desvíos	2026	2027	2028	2029	2030	2031
2.0 TD	6,82	8,04	8,16	8,62	8,89	9,38	10,40	11,01
3.0 TD	3,23	3,81	3,97	4,20	4,33	4,57	5,06	5,36
6.1 TD	3,93	4,63	4,90	5,22	5,44	5,73	6,33	6,70
6.2 TD	3,22	3,79	4,10	4,38	4,57	4,83	5,35	5,66
6.3 TD	3,00	3,53	3,29	3,50	3,64	3,84	4,24	4,47
6.4 TD	3,83	4,51	4,67	4,97	5,17	5,45	6,02	6,35
Total	4,65	5,47	5,67	6,03	6,25	6,60	7,30	7,72

% variación respecto año anterior					
2026 s/ 2025 Resolución	2027	2028	2029	2030	2031
19,6%	5,6%	3,2%	5,6%	10,8%	5,9%
22,7%	5,9%	3,1%	5,6%	10,7%	5,9%
24,6%	6,6%	4,2%	5,3%	10,6%	5,7%
27,5%	6,8%	4,4%	5,6%	10,7%	5,8%
9,8%	6,3%	4,1%	5,3%	10,5%	5,6%
21,9%	6,3%	4,1%	5,3%	10,5%	5,6%
22,1%	6,2%	3,8%	5,5%	10,7%	5,8%