

**ANEXO A LA 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 APRUEBAN LAS INSTALACIONES TIPO
Y LOS VALORES UNITARIOS DE REFERENCIA DE
INVERSIÓN Y DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO POR
ELEMENTO DE INMOVILIZADO QUE SE EMPLEARÁN EN
EL CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS
TITULARES DE INSTALACIONES DE TRANSPORTE DE
ENERGÍA ELÉCTRICA**

REF: CIR/DE/008/25

Fecha 30/07/2025

www.cnmc.es

TABLA DE CONTENIDO

1. Análisis de los costes de operación y mantenimiento obtenidos a partir de la información de carácter contable y económico-financiera (SICSE).....	5
2. Análisis de los costes de operación y mantenimiento obtenidos a partir de la información regulatoria de costes (SICORE)	7
2.1. Costes totales por actividad.....	9
2.2. Localización de costes de la actividad de transporte	10
2.3. Reparto de costes por OFC	11
2.4. Reparto de costes en CECOS Principales.....	12
2.5. Reparto de costes en CECOS Auxiliares.....	12
2.6. Reparto por tipos de costes y de ingresos	13
2.7. Asignación de cuentas del Balance de Sumas y Saldos (BSS) por tipos de costes	13
2.8. Operaciones con partes vinculadas (OPVs).....	20
2.8.1. Operación de arrendamiento de bienes inmuebles con REDEIA CORPORACIÓN, S.A.	21
2.8.2. Operaciones de cesión de derecho de uso de la fibra óptica	22
2.8.3. Operación societaria de corporativización.....	24
2.8.4. Operaciones con la sociedad INELFE.....	26

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 2. Comparativa entre los costes ajustados de O&M de transporte obtenidos de SICSE y los costes totales de O&M de la actividad de transporte obtenidos de SICORE para el periodo 2018-2023 (miles €)	10
--	----

ÍNDICE DE GRÁFICOS

No se encuentran elementos de tabla de ilustraciones.

ANEXO A LA 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 APRUEBAN LAS INSTALACIONES TIPO Y LOS VALORES UNITARIOS DE REFERENCIA DE INVERSIÓN Y DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO POR ELEMENTO DE INMOVILIZADO QUE SE EMPLEARÁN EN EL CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN DE LAS EMPRESAS TITULARES DE INSTALACIONES DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA. ANÁLISIS DE LOS COSTES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

1. ANÁLISIS DE LOS COSTES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO OBTENIDOS A PARTIR DE LA INFORMACIÓN DE CARÁCTER CONTABLE Y ECONÓMICO-FINANCIERA (SICSE)

Se ha analizado la información de la contabilidad separada de la actividad de transporte eléctrico declarada por REE en virtud de la Circular 5/2009, de 16 de julio, sobre obtención de información de carácter contable y económico-financiera de las empresas que desarrollen actividades eléctricas, de gas natural y gases manufacturados por canalización, almacenada en la base de datos SICSE.

Concretamente, se ha procedido a analizar la información correspondiente a los ejercicios 2018 a 2023, ambos inclusive, siendo ésta la más actualizada de la que se dispone en el momento de elaboración de esta circular.

Sobre el importe total de gastos declarados por REE para la actividad de transporte en cada uno de los ejercicios del periodo analizado, se han aplicado cinco ajustes, descontándose costes no considerados retribuíbles como parte de la operación y mantenimiento de la actividad, y cuya identificación es posible realizar a partir de la contabilidad separada de la actividad de transporte y de las cuentas anuales auditadas de REE. Todo ello sin perjuicio de ajustes adicionales que deban realizarse a partir de información más desglosada, como se analizará posteriormente.

- En primer lugar, se han descontado los importes de **gastos de personal y de explotación activados como inmovilizado** correspondientes a la

actividad de transporte, obtenidos a partir del epígrafe de “*Trabajos realizados por la empresa para su activo*” de la cuenta de pérdidas y ganancias separada por actividades de las cuentas anuales auditadas de REE en todos los ejercicios del periodo analizado.

- En segundo lugar, se han descontado los importes de ***gastos de indemnizaciones de personal*** correspondientes a la actividad de transporte en los ejercicios comprendidos en el periodo 2018-2022. Para el periodo 2018-2020, estos importes se han obtenido de la información complementaria aportada por REE a la CNMC en el marco del envío de información relativa a la Circular 5/2009. Para los años 2021 y 2022, se han obtenido de las cuentas anuales de la sociedad, prorrateados en función del porcentaje que suponen los gastos de personal de la actividad de transporte respecto de los gastos totales de personal de la sociedad. En el ejercicio 2023, no se ha podido efectuar este ajuste por no disponerse de esta información ni en las cuentas anuales, ni en la información reportada en cumplimiento de la Circular 5/2009.
- En tercer lugar, se han descontado los importes de ***gastos de personal correspondientes a dotaciones de provisiones de personal por prestaciones post empleo*** correspondientes a la actividad de transporte en todos los ejercicios del periodo analizado. Estos importes se han obtenido de las cuentas anuales de REE, prorrateados según el porcentaje que suponen los gastos de personal de la actividad de transporte respecto de los gastos totales de personal de la sociedad.
- En cuarto lugar, se han descontado los importes de ***gastos correspondientes a la dotación de la provisión por el procedimiento de lesividad*** en los ejercicios 2018, 2019 y 2020, obtenidos a partir de los escritos remitidos por REE a la CNMC en respuesta a sus requerimientos de información sobre el seguimiento de la información del ejercicio 2019 declarada a SICORE (IS/DE/025/20).
- En quinto lugar, se ha realizado un ***ajuste relativo al extracoste derivado del contrato suscrito con REINTEL para la explotación de la fibra óptica oscura necesaria propiedad de REE para los ejercicios 2018-2020***. Los gastos de explotación de la actividad de transporte reflejan el efecto derivado de las operaciones realizadas entre REE y REINTEL en relación con la fibra óptica necesaria para el transporte, que han sido objeto de la Decisión

Jurídica Vinculante de 27 de julio de 2021 y de la Resolución¹ sobre la acreditación del cumplimiento de dicha decisión, de 10 de noviembre de 2022. Estas operaciones han supuesto un coste neto para REE desde 2019 en adelante que podría aumentar en virtud de las actualizaciones de precios del contrato y de la incorporación de nuevos tramos de fibra óptica. Como quedó recogido en la citada Decisión Jurídica Vinculante, este coste neto no se considera imputable a la actividad de transporte. Por ello, en la citada decisión se estableció, entre otras salvaguardas, que el coste neto se imputase a “*Resto de actividades*” en los formularios de la contabilidad separada por actividades de la Circular 5/2009 de la CNMC, desde 2022 en adelante. Dado que los gastos de explotación asociados a la operación de cesión del derecho de uso de la fibra óptica a REINTEL (correspondientes a la cesión de la fibra óptica facturados por REINTEL) ya estarían clasificados dentro de los costes de la actividad no regulada (columna “Resto”) en 2022 y 2023, no se ha aplicado el ajuste en dichos ejercicios.

De esta forma, los gastos totales ajustados correspondientes a la actividad de transporte, que en 2018 ascendían a 297,2 millones €, han pasado a situarse en 366,4 millones € en 2023, de acuerdo con la información declarada en cumplimiento de la Circular 5/2009, lo que supone un incremento del 23,3% entre el inicio y el fin del periodo analizado.

2. ANÁLISIS DE LOS COSTES DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO OBTENIDOS A PARTIR DE LA INFORMACIÓN REGULATORIA DE COSTES (SICORE)

Se ha analizado la información de la contabilidad regulatoria de costes, declarada por REE a través de la Circular 1/2015, de 22 de julio, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *de desarrollo de la información regulatoria de costes relativa a las actividades reguladas de transporte, regasificación, almacenamiento y gestión técnica del sistema de gas natural, así como transporte y operación del sistema de electricidad*, almacenada en la base de datos SICORE.

¹ Resolución de 10 de noviembre de 2022, de la Sala de Supervisión Regulatoria, sobre la acreditación del cumplimiento de la Decisión Jurídicamente Vinculante en relación con la operación de cesión a RED ELÉCTRICA INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIÓN (REINTEL) del derecho de uso de la fibra óptica propiedad de RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U. (REE). DJV/DE/012/21.

Concretamente, se ha procedido a analizar la información correspondiente a los ejercicios 2018 a 2023, ambos inclusive, siendo ésta la más actualizada de la que se dispone en el momento de elaboración de esta circular.

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

Tal y como se indica en el apartado séptimo de la Circular 1/2015², con el objetivo de visualizar la separación de cuentas efectuada por las empresas para cada actividad, el sistema de información regulatoria de costes contempla dos modos de funcionamiento, según cómo se localizan los costes en los CECOS: modo de cálculo de referencia o modo general (en adelante, modo de referencia) y modo de cálculo por actividad o modo separación de actividades (en adelante, modo separación de actividades o modo SA).

Los análisis que se explican a continuación, sobre los costes de operación y mantenimiento (en adelante, O&M) declarados por REE, se han efectuado sobre los dos modos de funcionamiento.

La Circular 1/2015 define los tipos de ingreso localizables y sus reglas de localización, de forma que determinados tipos de ingresos se consideran como un menor coste de las actividades reguladas, en los costes de O&M que se obtienen de SICORE a partir de la información declarada por las empresas sujetas a la Circular 1/2015. Es decir, se tiene en cuenta la detracción de los siguientes tipos de ingresos: “*CI-08 Prestación de servicios realizados por los CECOS auxiliares*”; “*CI-15 Subvenciones, donaciones y legados a la explotación*”; “*CI-16 Subvenciones, donaciones y legados de capital transferidos al resultado del ejercicio*” (sin incluir las relativas a activos regulados con retribución individualizada y derechos de emisión de CO₂, que no se localizan); “*CI-17 Ingresos por arrendamientos*”; “*CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa*”; “*CI-19 Indemnizaciones de las compañías de seguros: activos/actividades reguladas*”; “*CI-20 Indemnizaciones de las compañías de seguros: activos/actividades no reguladas*”; “*CI-26 Beneficios procedentes de activos no corrientes. Activos regulados*”; “*CI-29 Resto de ingresos*” (se localizan únicamente los que están soportados por los CECOS auxiliares).

² “*Modo de cálculo de Referencia*” (Modo General): se considera el conjunto de los costes e ingresos localizados en los CECOS Auxiliares y se realizan los repartos hacia los CECOS Principales, empleando criterios de reparto comunes para todas las empresas.

“*Modo de cálculo por Actividad*” (Modo Separación de Actividades): las empresas han de localizar sus costes e ingresos en los CECOS Auxiliares y CECOS Principales por cada actividad, así como los criterios y las cantidades de reparto primario de los costes de los CECOS Auxiliares hacia los CECOS Principales.

Finalmente, se señala que SICORE permite obtener tanto los importes localizados por la empresa, como los importes ajustados, en los que se descuenta el 100% del margen de las operaciones intragrupo.

2.1. Costes totales por actividad

Los costes totales de O&M de la **actividad de transporte** de REE obtenidos de SICORE ascendieron en 2018 a 363,3 y 362,2 millones €, en el modo de referencia y SA respectivamente. En el ejercicio siguiente, dichos costes disminuyeron en torno a 52-48 millones € según el modo analizado, comenzando a incrementarse posteriormente a partir del ejercicio 2021 hasta situarse en 2023 en 345,9 millones € en el modo de referencia y 348,3 millones de euros en el modo SA. Se ha producido, por tanto, una disminución neta de los costes totales en el periodo 2018-2023 de 17,4-14,4 millones €, dependiendo del modo de funcionamiento considerado. Si se tienen en cuenta los importes ajustados, los costes de O&M de la actividad de transporte han disminuido desde los 355,2-354,6 millones € en 2018 hasta los 331,7-334,0 millones € en 2023, en el modo de referencia y SA respectivamente.

Por el contrario, los costes totales de O&M de la **actividad del operador del sistema** obtenidos de SICORE se incrementaron progresivamente a lo largo del periodo analizado: en el ejercicio 2018 se situaron en 74,7-76,2 millones € en el modo de referencia y SA respectivamente, ascendiendo hasta los 91,4 millones € en ambos modos de funcionamiento en el ejercicio 2023. Se ha producido, por tanto, un incremento neto en el periodo analizado de 15,2-16,8 millones € en cada modo de funcionamiento. Considerándose los importes ajustados, los costes de O&M del OS han aumentado desde los 74,6-76,1 millones € en 2018, en el modo de referencia y SA respectivamente, hasta los 90,3 millones € en 2023 para ambos modos de funcionamiento.

Por su parte, los costes totales de O&M de las **actividades no reguladas** obtenidos de SICORE se incrementaron significativamente en 2022 (en torno a 11 millones € en ambos modos de funcionamiento) y ligeramente en 2023 hasta alcanzar 14,9-12,8 millones €, en el modo de referencia y SA respectivamente. A este respecto, el incremento registrado en 2021 se debe principalmente a la localización del extracoste derivado del contrato suscrito con REINTEL para la explotación de la fibra óptica oscura necesaria propiedad de REE, de acuerdo con Decisión Jurídica Vinculante de 27 de julio de 2021.

En general, cabe destacar que no se detectan diferencias significativas de los costes totales por actividad entre los dos modos de funcionamiento.

En lo que respecta específicamente a la actividad de transporte, el Cuadro 1 muestra la evolución a lo largo del periodo 2018-2023 de los costes ajustados de O&M obtenidos de SICSE y los costes totales de O&M obtenidos de SICORE. Se observa que el coste total de O&M repartido a la actividad de transporte en SICORE (antes de descontar los márgenes de las operaciones intragrupo) es un 22% superior que el coste estimado en SICSE en 2018, situándose este porcentaje posteriormente entre el 1% y el 4% entre 2019 y 2021. Sin embargo, en los ejercicios 2022 y 2023 se revierte la situación, puesto que el coste repartido en SICORE es entre un 5% y un 7% inferior al coste ajustado de SICSE.

La diferencia tan significativa que se observa en 2018 entre los costes obtenidos de SICSE y de SICORE se debe a que en SICSE no se están contemplando las altas de inmovilizado de operación y mantenimiento declaradas en SICORE en el tipo de coste *“CC-49 Altas de inmovilizado asociadas al mantenimiento, modificaciones y mejoras de activos regulados en servicio y que no tengan reconocida retribución individualizada, que se realicen sobre activos regulados”*.

Cuadro 1. Comparativa entre los costes ajustados de O&M de transporte obtenidos de SICSE y los costes totales de O&M de la actividad de transporte obtenidos de SICORE para el periodo 2018-2023 (miles €)

<i>Miles de euros</i>						
SICSE (Circular 5/2009)	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Estimación costes ajustados O&M transporte	297.248	308.205	298.541	317.186	353.719	366.411
<i>Miles de euros</i>						
SICORE (Importes)	OM	OM	OM	OM	OM	OM
Costes O&M transporte modo de referencia	363.313	311.017	309.053	327.401	328.372	345.907
Costes O&M transporte modo SA	362.694	313.809	310.093	328.237	329.679	348.342
Diferencia SICSE-SICORE (Modo referencia)	-66.065	-2.812	-10.512	-10.215	25.347	20.504
% Diferencia respecto de SICSE	-22,2%	-0,9%	-3,5%	-3,2%	7,2%	5,6%
Diferencia SICSE-SICORE (Modo SA)	-65.446	-5.604	-11.552	-11.051	24.040	18.069
% Diferencia respecto de SICSE	-22,0%	-1,8%	-3,9%	-3,5%	6,8%	4,9%

Fuente: Elaboración propia a partir de información obtenida de la Circular 1/2015, de la Circular 5/2009 y de las cuentas anuales auditadas de REE.

2.2. Localización de costes de la actividad de transporte

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

Los **CECOS Auxiliares** son los centros de coste donde se acumulan los costes de las funciones de soporte de la organización: Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TIC), Recursos Humanos (RRHH), Servicios generales,

Compras y Aprovisionamientos, Dirección y asesoría jurídica, Administración y finanzas, Calidad y Responsabilidad social Corporativa (RSC), y Regulación.

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

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

A este respecto, se han procedido a analizar los porcentajes de localización de costes directos a OFCs, CECOS Principales y CECOS Auxiliares para el periodo 2018-2023 en el modo de referencia y el modo SA.

A la vista de este análisis, se puede concluir que se obtienen unos porcentajes razonables de localización directa de costes a OFCs, CECOS Principales y CECOS Auxiliares, para el periodo analizado, existiendo además diferencias poco significativas entre el modo de referencia y el modo SA.

En lo que respecta a su evolución en el tiempo, los costes de O&M de transporte localizados en CECOS Principales se han incrementado un 6%-10% entre 2018 y 2023, según el modo de funcionamiento considerado, mientras que el importe de costes localizados en CECOS Auxiliares se ha mantenido prácticamente constante.

2.3. Reparto de costes por OFC

De conformidad con lo establecido en el apartado sexto.3 de la Circular 1/2015, los costes localizados en los CECOS Auxiliares se trasladan íntegramente a los CECOS Principales aplicando los “*Criterios de reparto primario*”, que se definen en dicho apartado. Posteriormente, los costes acumulados en los CECOS Principales se trasladan íntegramente a los OFC de las distintas actividades, aplicando los “*Criterios de reparto secundario*”, que se definen en el apartado sexto.4 de la Circular 1/2015.

Se ha analizado el reparto de costes de O&M de la actividad de transporte de REE, directos e indirectos, por OFC, comprobándose que, bajo ambos modos de funcionamiento, más del 74% de los costes totales se encuentran localizados en los 8 primeros OFC a lo largo del periodo 2018-2023, esto es, *“Posición convencional 220 kV Península”, “Posición convencional 400 kV Península”, “Líneas aéreas 220 kV Simple circuito Península”, “Líneas aéreas 400 kV Doble circuito Península”, “Líneas aéreas 400 kV Simple circuito Península”, “Posición blindadas 220 kV Península”, “Líneas aéreas 220 kV Doble circuito Península” y “Líneas aéreas 220 kV Doble circuito Península”*.

Esta conclusión parece razonable dado que se trata de las tipologías más numerosas.

2.4. Reparto de costes en CECOS Principales

En cuanto al reparto de costes de O&M de la actividad de transporte de REE en CECOS Principales, se observa que, para el periodo analizado, los correspondientes a los centros de mantenimiento (las distintas demarcaciones territoriales), así como el de OS/GTS, suman más del 90% de los costes localizados en dichos tipos de CECOS, en ambos modos de funcionamiento.

Por otra parte, los costes de O&M de la actividad de transporte repartidos en CECOS Principales se han incrementado entre 2018 y 2023 en 5,3 millones € en el modo de referencia y en 9,2 millones en el modo SA.

El hecho de que parte de los costes se localicen en el CECO Principal OS/GTS se debe a que el Centro de Control de REE se localiza en dicho CECO, y se emplea en parte para la actividad de transporte, lo que justifica que REE impute una parte de los costes asociados a este Centro de Control a la actividad de transporte.

2.5. Reparto de costes en CECOS Auxiliares

En lo referente al reparto de costes de O&M de la actividad de transporte de REE en CECOS Auxiliares, entre los ejercicios 2021 y 2023, *“TIC”, “Servicios generales”, “RRHH” y “Calidad y RSC”* aglutinan más del 80% de los costes localizados en este tipo de CECOS, tanto en modo de referencia como en modo separación de actividades.

Anteriormente, entre los años 2018 y 2020, *“TIC”, “Servicios generales”, “RRHH” y “Administración y finanzas”*, suman más del 80% de los costes localizados en CECOS Auxiliares.

2.6. Reparto por tipos de costes y de ingresos

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

Durante el periodo 2018-2023, más del 80% de los costes de O&M de la actividad de transporte de REE se corresponden con los tipos de coste “*CC-07 Gastos de mantenimiento*”, “*CC-23 Gastos de personal: sueldos y salarios, aportaciones patronales a la Seguridad Social y otros gastos sociales*”, “*CC-10 Resto de gastos de servicios de profesionales independientes*”, “*CC-01 Consumos*” y “*CC-11 Gastos por primas de seguros de activos y actividades reguladas*”. En 2018, también tuvo un peso significativo el tipo de coste “*CC-49 Altas de inmovilizado asociadas al mantenimiento, modificaciones y mejoras de activos regulados en servicio y que no tengan reconocida retribución individualizada, que se realicen sobre activos regulados*”.

Los tipos de costes que experimentaron mayor incremento durante el periodo analizado fueron los siguientes: “*CC-10 Resto de gastos de servicios de profesionales independientes*”, “*CC-07 Gastos de mantenimiento*”, “*CC-11 Gastos por primas de seguros de activos y actividades reguladas*” y “*CC-01 Consumos*”.

Por el contrario, los tipos de costes que experimentaron mayor disminución entre 2018 y 2023 fueron los siguientes: “*CC-23 Gastos de personal: sueldos y salarios, aportaciones patronales a la Seguridad Social y otros gastos sociales*” y “*CC-49 Altas de inmovilizado asociadas al mantenimiento, modificaciones y mejoras de activos regulados en servicio y que no tengan reconocida retribución individualizada, que se realicen sobre activos regulados*”.

En el apartado 2.7 se analizan en detalle dichas variaciones con los desgloses de los principales tipos de costes e ingresos por cuenta contable.

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

De conformidad con lo establecido en el artículo Tercero de la Circular 1/2015, cada coste recogido en el sistema de información regulatoria de costes debe ser trazable respecto de la cuenta contable de procedencia.

Se ha obtenido el desglose de los costes de O&M de la actividad de transporte de energía eléctrica de REE por tipo de coste y por cuenta del Balance de Sumas y Saldos (BSS) para el periodo 2018-2023, tanto en el modo de referencia como en el modo SA. El BSS contiene el saldo de todas las cuentas contables, que se trasladan al balance y a la cuenta de pérdidas y ganancias al cierre de cada ejercicio contable.

Dentro de cada tipo de coste, se ha comprobado que las cuentas del BSS asociadas a cada uno de ellos son coherentes con la naturaleza del coste. A este respecto, se observa a lo largo del periodo analizado la existencia de coherencia entre cuentas del BSS y tipos de costes.

A continuación, se analizan los aspectos más significativos de los tipos de costes que representan un mayor peso dentro de los costes de O&M de la actividad de transporte de REE.

CC-10 Resto de gastos de servicios de profesionales independientes

Se trata del tipo de coste que ha experimentado un mayor incremento entre los ejercicios 2018 y 2023, principalmente debido al ascenso experimentado en 2021 por la partida denominada “*Servicios de profesionales independientes E.G*”.

En dicha partida se recoge el importe facturado a REE por varias empresas del grupo en concepto de prestaciones de servicios, siendo la operación más significativa la relativa a los servicios de apoyo a la gestión prestados por REDEIA CORPORACIÓN o RC (antes, RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN o REC) a REE, en virtud de la firma de un contrato de prestación de apoyo a la gestión en fecha 1 de noviembre de 2020, con efectos a partir de ese día. La anterior operación se analiza con más detalle en el apartado 2.8.3.

CC-23 Gastos de personal: sueldos y salarios, aportaciones patronales a la Seguridad Social y otros gastos sociales

Se observa una disminución significativa entre 2018 y 2023 del tipo de coste “*CC-23 Gastos de personal: sueldos y salarios, aportaciones patronales a la Seguridad Social y otros gastos sociales*”, que se produce fundamentalmente en el ejercicio 2021 y afecta a todas las partidas de este tipo de coste. En ejercicios posteriores, vuelve a incrementarse progresivamente.

Dicho efecto está principalmente causado por el traspaso de 370 empleados de REE a RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN o REC (actualmente, REDEIA CORPORACIÓN o RC) en fecha 1 de noviembre de 2020, en el marco del proceso de corporativización del Grupo Red Eléctrica, que supuso el traspaso de

REE a REC de su unidad económica de servicios corporativos. De esta forma, estos empleados han pasado a prestar servicios corporativos desde REC a REE, que anteriormente se realizaban con personal propio. El impacto de dicha operación de reorganización societaria en la contabilidad regulatoria de costes de REE se analiza con detalle en el apartado 2.8.3.

Dentro de este tipo de coste, la partida “*Provisión retribución L.P.*” presentó una disminución significativa en 2021, continuando su caída en los ejercicios 2022 y 2023. Estos descensos se han producido como consecuencia del traspaso a RC de personal con derecho a percibir las retribuciones comprendidas en esta partida.

Analizando esta partida para el conjunto de la actividad de la empresa, ésta comprende dos tipos de dotaciones de provisiones contabilizadas como gastos de personal: por compromisos post-empleo y por retribuciones a largo plazo por incentivos a largo plazo de directivos, como se confirma a través de la información incluida en las cuentas anuales de la sociedad.

La disminución registrada en el ejercicio 2022 se debe principalmente a que la dotación de la provisión por compromisos post-empleo dejó de clasificarse en el tipo de coste CC-23 en el bloque F9-DC4, pasando a clasificarse en el tipo de coste no localizable “*CC-25 Gastos de personal: retribuciones a largo plazo al personal por prestaciones post-empleo*”, conforme a lo dispuesto en la Circular 1/2015.

Por su parte, la disminución registrada en 2023 se debe fundamentalmente a que se deja de recoger dicha dotación en la partida “*Provisión retribución L.P.*”, pasando a recogerse en una nueva partida denominada “*Provisiones Activas Pasivas*”, también clasificada en el tipo de coste CC-25 y, por tanto, no localizándose como coste en SICORE.

Por tanto, las dotaciones de las provisiones por los planes de prestación por compromisos post-empleo contabilizadas como gastos de personal solamente se localizaron como costes en SICORE en el periodo 2018-2021, tal y como se confirma a través de las notas de los manuales del procedimiento del *Sistema de Información Regulatoria de Costes* de las declaraciones de los ejercicios 2022 y 2023.

En consecuencia de lo anterior, se considera necesario realizar un ajuste a fin de detraer en los ejercicios indicados el importe de las dotaciones de las

prestaciones post-empleo³ contempladas como costes de O&M de la actividad de transporte de REE en la partida “*Provisión Retribución L.P.*”

CC-26 Gastos de personal: contribuciones a Planes de Pensiones de Aportación Definida y Contribuciones anuales a Planes de Pensiones de Prestación Definida

Se observa una disminución del tipo de coste CC-26 en los costes de O&M de transporte de REE en el periodo analizado que se produce principalmente en los ejercicios 2020 y 2021, manteniéndose su importe relativamente estable en ejercicios posteriores.

Dicho descenso tiene lugar fundamentalmente en la partida “*Otras aportaciones retribución*”, la cual recoge los gastos de personal devengados por el plan de gestión estructural de directivos puesto en marcha en 2015, como se desprende del documento aportado por la sociedad denominado “*Impacto de la corporativización en los costes de Red Eléctrica*” y de la nota del manual del procedimiento de SICORE aportado por la sociedad en la declaración del 2023.

La disminución que registra esta partida en 2020 con respecto al año anterior se produce, según REE, como consecuencia del traspaso a RC de personal con derecho a percibir las retribuciones comprendidas en esta partida. No obstante, en el año 2020 solamente se debería haber reflejado una disminución correspondiente a dos meses.

Asimismo, se observa que ningún importe correspondiente a dicha partida se ha repartido como costes de O&M de transporte en los ejercicios 2022 y 2023, ya que las correspondientes cantidades se clasificaron en el tipo de coste no localizable “*CC-24 Gastos de personal: indemnizaciones*”, a diferencia de lo efectuado en ejercicios anteriores, en los que fue clasificada en el tipo de coste localizable CC-26.

Dado que este tipo de gastos deberían estar clasificados dentro del tipo de coste no localizable “*CC-24 Gastos de personal: indemnizaciones*”, conforme a lo dispuesto en la Circular 1/2015, resulta necesario realizar un ajuste para descontar los gastos de personal devengados por el plan de gestión estructural

³ Se ha estimado el importe de la dotación por la provisión post empleo repartida como costes de O&M de la actividad de transporte en cada modo de funcionamiento en 2018-2021, multiplicando el importe de las dotaciones de provisiones por compromisos futuros post-empleo declarados en la memoria de las cuentas anuales, por el porcentaje que resulta de dividir el saldo en transporte OM de la cuenta “6440000000 PROVISION RETRIBUCION L.P.” entre el importe total de la cuenta a cierre de cada ejercicio (declarado en el bloque F9-DC1).

por el que los directivos recibirán indemnizaciones a su salida del Grupo, contempladas como costes de O&M de la actividad de transporte entre 2018 y 2021.

CC-07 Gastos de mantenimiento

El tipo de coste “*CC-07 Gastos de mantenimiento*” ha experimentado un incremento neto significativo entre 2018 y 2023. Dentro de las partidas clasificadas en este tipo de coste, destaca el incremento en la partida “*Servicios para proyectos*” y la disminución en 2022 de la partida “*Otras comunicaciones E.G.*”:

- La partida “*Servicios para proyectos*” se incrementa de manera progresiva a lo largo del periodo analizado y especialmente en los ejercicios 2021 y 2022. Los OFC de O&M que recibieron costes de esta partida y, a la vez, que mayor incremento presentaron en los ejercicios 2021 y 2022 fueron “*Posición convencional 220 kV Península*”, “*Líneas aéreas 220 kV Simple circuito Península*”, “*Posición convencional 400 kV Península*”, “*Líneas aéreas 400 kV Simple circuito Península*”, “*Líneas aéreas 220 kV Doble circuito Península*” y “*Línea submarina 400 kV Doble circuito c.a.*”.
- Por su parte, la partida “*Otras Comunicaciones E.G.*” recoge principalmente el gasto facturado por la empresa del grupo REDEIA INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES, S.A. (en adelante, REINTEL) a REE. De acuerdo con el bloque F9-DC7, este gasto se corresponde con la prestación de servicios de telecomunicaciones y mantenimiento de equipos de telecomunicaciones en virtud de un contrato firmado entre ambas (“*Contrato de cesión del derecho de uso de fibra óptica*”) por el cual REINTEL cede a REE un derecho de uso de la fibra óptica e infraestructura aneja asociada a la infraestructura eléctrica, a la ferroviaria o a la de terceros operadores de telecomunicaciones, necesaria para poder efectuar los servicios de telecomunicaciones esenciales para la realización de las actividades de transportista único y operador del sistema eléctrico español que le son propias.

Como se ha indicado anteriormente, la partida “*Otras Comunicaciones E.G.*” disminuyó significativamente en los ejercicios 2022 y 2023. Esta disminución se ha producido porque REE declaró una serie de apuntes directos negativos en los OFC de O&M de la actividad de transporte que compensan parte del importe de la factura de REINTEL.

Este contrato está relacionado con otro contrato firmado entre REE y REINTEL, por el cual REE cede a REINTEL el uso de la fibra óptica necesaria para la operación de la red de alta tensión, y cuyos ingresos han sido clasificados en el tipo de ingreso *“CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa”* que se analiza en el siguiente apartado.

Los costes e ingresos relativos a estos dos contratos se analizan en detalle en el apartado 2.8.2.

CC-01 Consumos

El tipo de coste *“CC-01 Consumos”* representa en 2023 un 10% del total de costes de O&M de transporte de REE y ha experimentado un incremento del 37% desde el año 2018.

Dentro de éste, las principales cuentas son las de *“Compras materiales”* y *“Compras Equipos”*, que han registrado aumentos del 130-136% y del 126-132% entre 2018 y 2023, respectivamente, dependiendo del modo de funcionamiento considerado.

CC-11 Gastos por primas de seguros de activos y actividades reguladas

El tipo de coste *“CC-11 Gastos por primas de seguros de activos y actividades reguladas”* representa en 2023 un 9% del total de costes de O&M de transporte de REE, en ambos modos de funcionamiento, habiendo registrado un significativo aumento del 44% desde el inicio del periodo analizado.

CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa

REE ha clasificado en este tipo de ingreso aquellos generados en virtud del contrato firmado con REINTEL, en virtud del cual REE cede a REINTEL el uso de la fibra óptica necesaria para la operación de la red de alta tensión.

Durante el periodo 2018-2021 dichos ingresos se repartieron a actividades no reguladas. Sin embargo, en los ejercicios 2022 y 2023, se repartieron a la actividad de transporte.

Estos ingresos se analizan con mayor detalle en el apartado 2.8.2.

CC-49 Altas de inmovilizado asociadas al mantenimiento, modificaciones y mejoras de activos regulados en servicio y que no tengan reconocida retribución individualizada, que se realicen sobre activos regulados

La disminución experimentada en el tipo de coste CC-49 durante el periodo analizado se ha producido porque REE no ha vuelto a clasificar en el bloque F9-

DC4 ningún alta de inmovilizado en dicho tipo de coste desde el ejercicio 2019, como sí hacía en ejercicios anteriores. Así, en el ejercicio 2018 REE clasificó actuaciones en equipos ya en servicio que alargaban su vida útil que, de acuerdo con las normas contables, estaban contabilizadas como inmovilizado en sus cuentas anuales (al igual que ya hiciera en los ejercicios 2016 y 2017).

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

Por ello, se considera necesario realizar un ajuste en el ejercicio 2018 a fin de detraer de los costes de O&M de la actividad de transporte de REE las altas de inmovilizado clasificadas en el tipo de coste CC-49.

CC-05 Gastos de arrendamiento

En el tipo de coste CC-05 se registran varios tipos de gastos de arrendamiento, siendo el más significativo el correspondiente a la partida de *“Arrendamientos de locales E.G”*.

Cabe destacar que REE tiene un contrato de arrendamiento con REDEIA CORPORACIÓN, S.A. (en adelante, RC, y anteriormente, RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN o REC), en virtud del cual REE alquila una parte significativa de los edificios de oficinas que son propiedad de RC.

El 1 de noviembre de 2020 se firmó un nuevo contrato de arrendamiento de bienes inmuebles entre REE y REC, en el que se reduce la superficie arrendada y la renta anual, mientras que los importes facturados por REC a REE por el arrendamiento de bienes inmuebles entre los ejercicios 2018 y 2020 fueron superiores, según el bloque F9-DC6.

A partir del ejercicio 2021 observa una disminución en el gasto de arrendamiento derivada de la entrada en vigor del nuevo contrato, volviendo a incrementarse el gasto a partir de 2022.

Los gastos de arrendamiento se analizan con mayor detalle en el apartado 2.8.1.

CC-18 Resto de gastos de servicios exteriores

El tipo de coste “*CC-18 Resto de gastos de servicios exteriores*” repartido como coste de O&M de la actividad de transporte de REE ha disminuido significativamente entre el inicio y el fin del periodo analizado. Esta disminución se produce principalmente en la partida de “*Servicios informáticos*” durante el ejercicio 2021.

Por su parte, la partida “*Otros servicios diversos*” presenta una variación negativa en el periodo analizado. Analizando esta partida para el conjunto de la empresa, se observa que fue clasificada en el bloque F9-DC4 en dos tipos de coste en el periodo analizado: por un lado, en el tipo de coste localizable “*CC-18 Resto de gastos de servicios exteriores*” y, por otro lado, en el tipo de coste no localizable “*CC-34 Multas y sanciones y resto de gastos excepcionales*”.

En los ejercicios 2018, 2019 y 2020, en el tipo de coste CC-34 de la actividad de transporte se clasificaron las dotaciones de la provisión por el procedimiento de lesividad en respuesta al requerimiento de la CNMC IS/DE/025/20. En los ejercicios 2021 y 2022 también se clasificaron determinados importes en el tipo de coste CC-34 no localizable en la actividad de transporte. Por otro lado, en 2021 y 2022 se clasificaron en el tipo de coste localizable CC-18 importes negativos en la actividad de transporte y positivos en la actividad del operador del sistema, reparto similar al que tiene la partida “*Otros servicios diversos*” en los costes de O&M por actividad en ambos modos de funcionamiento.

CC-17 Gastos de seguridad y vigilancia

El tipo de coste “*CC-17 Gastos de seguridad y vigilancia*”, repartido como coste de O&M de la actividad de transporte de REE, presenta una disminución en el periodo analizado, produciéndose principalmente la caída en los ejercicios 2020 y 2021.

2.8. Operaciones con partes vinculadas (OPVs)

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

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

- Los importes declarados para los distintos contratos relativos a operaciones con partes vinculadas coinciden con los importes contabilizados en las cuentas anuales auditadas de la sociedad para los ejercicios 2018 a 2023.

REE ha aportado la cuantía de los márgenes asociados a los contratos de las OPVs declaradas. Sin embargo, en ningún caso existe información en los contratos sobre dichos márgenes y tampoco es posible comprobar, a partir de la información contenida en los mismos, si los precios declarados son correctos.

En los siguientes apartados, se analizan las OPVs más relevantes de cara al establecimiento de los nuevos valores unitarios de referencia de O&M de la actividad de transporte eléctrico.

2.8.1. Operación de arrendamiento de bienes inmuebles con REDEIA CORPORACIÓN, S.A.

REE tiene firmado un contrato de arrendamiento con REDEIA CORPORACIÓN, S.A. (anteriormente, RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN o REC), en virtud del cual REE alquila una parte significativa de los edificios de oficinas que son propiedad de REDEIA.

Como ya se ha introducido en el apartado 2.7, el 1 de noviembre de 2020 se firmó un nuevo contrato de arrendamiento de bienes inmuebles entre REDEIA CORPORACIÓN (en adelante, RC) y REE, en el que se reduce la superficie arrendada y la renta anual, mientras que los importes facturados por REC a REE por el arrendamiento de bienes inmuebles entre los ejercicios 2018 y 2020 fueron superiores.

Se trata de un edificio que había sido satisfecho íntegramente con fondos propios por parte de una sociedad cuyos ingresos procedían en su práctica totalidad de las actividades reguladas. Cuando REE realizó la filialización de la rama de actividad regulada a RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U., no traspasó este edificio, sino que lo mantuvo en la sociedad holding sin traspasar ninguna deuda asociada al mismo, pasando a ser propiedad de REC. Ésta ha podido realizar inversiones de renovación y mejora o incluso adquirir otros inmuebles. No obstante, resulta significativo que, entre 2018 y 2020, REE tan sólo declare un margen del 4,5% asociado a los contratos de arrendamiento de bienes inmuebles con REDEIA, mientras que en las cuentas anuales de REDEIA figuran unos importes de dotación de amortización del inmovilizado material de 1,57 millones € en 2018, 1,4 millones € en 2019, 1,7 millones € en 2020, 1,8 millones € en 2021, 2,3 millones € en 2022 y 3 millones € en 2023, con lo que el margen real de la operación estaría siendo muy superior al declarado.

Dado que se consideran como no retribuibiles los márgenes añadidos por las empresas del grupo, y teniéndose en cuenta adicionalmente todo lo expuesto, se debe considerar la realización de un ajuste relativo al coste asociado a este contrato de arrendamiento, de forma que dicho coste coincida con los importes de amortización de los inmuebles que figuran en las cuentas anuales de REC. Para ello, se calcula la cuantía de la amortización que le corresponde a la actividad de transporte prorrateando el importe total según el porcentaje que supone el coste de O&M asociado al contrato que se ha localizado en esta actividad.

Cabe destacar que este ajuste ya fue aplicado en la determinación de la base de retribución de los costes de O&M de la actividad de transporte del período regulatorio anterior.

2.8.2. Operaciones de cesión de derecho de uso de la fibra óptica

REE y REDEIA INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES, S.A. (en adelante, REINTEL) firmaron dos contratos el 2 de julio de 2018.

Por un lado, un contrato de cesión del uso y disfrute de una red de fibra óptica REE-REINTEL, por el que REE cedió a favor de REINTEL el uso y disfrute de los tramos de fibra óptica oscura e infraestructura aneja asociada destinada a dar soporte para los servicios de telecomunicaciones esenciales para la realización de las actividades de transportista único y operador del sistema eléctrico español, con el fin de centralizar en REINTEL la gestión de todas las infraestructuras de telecomunicaciones del grupo REDEIA. REE seguirá siendo el pleno propietario de los activos cedidos, que continuarán figurando, en todo caso, en su contabilidad y en concreto en su balance de situación.

El plazo inicial se fijó en 20 años. El cesionario abonará al cedente el importe de la contraprestación en un único pago. De acuerdo con las cuentas anuales de REE y de REINTEL, el importe de la cesión ascendió a 88.122 miles €, imputándose el ingreso por esta cesión anualmente a la cuenta de resultados por la parte devengada en cada ejercicio, durante un plazo de 20 años (4.406,1 miles € anuales).

Los ingresos devengados por esta operación han sido clasificados en el tipo de ingreso *“CI-18 Ingresos por la cesión de uso de activos de la empresa”*. Mientras que entre 2018 y 2021 se repartieron como costes de actividades no reguladas, en 2022 y 2023 se repartieron como costes de la actividad de transporte.

Por otro lado, REE y REINTEL suscribieron también un contrato de cesión del derecho de uso de fibra óptica, mediante el que REINTEL cedió a REE el derecho de uso de la fibra óptica e infraestructura aneja asociada necesaria para

poder efectuar los servicios de telecomunicaciones esenciales para la realización de las actividades de transportista único y operador del sistema eléctrico español que le son propias y se comprometió a prestar servicios de mantenimiento y otros servicios adicionales, manteniendo en todo caso REE las funciones de operación de la red.

La duración inicial de esta cesión se estableció en 10 años.

Los gastos devengados por esta operación han sido clasificados en el tipo de coste “CC-07 *Gastos de mantenimiento*”.

Tras la aprobación por parte de la CNMC en fecha 15 de julio de 2021 de la “*Resolución del procedimiento para la adopción de una decisión jurídicamente vinculante en relación con la operación de cesión a RED ELÉCTRICA INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIÓN (REINTEL) del derecho de uso de la fibra óptica propiedad de RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U. (REE)*” (DJV/DE/012/21), el 28 de septiembre de 2021 las partes acordaron proceder a la novación de ambos contratos por una nueva versión consolidada de los mismos, con el fin de implementar las modificaciones indicadas en la citada Resolución.

Con fecha 14 de enero de 2022 tuvo entrada en la CNMC la información relativa al cumplimiento del Acuerdo Séptimo de la Resolución de 15 de julio de 2021. En esta entrega, REE aportó un “*Informe de revisión independiente*”, elaborado por un auditor, en el que se acreditan los gastos de personal y de servicios exteriores incurridos en 2017 y hasta el 2 de julio de 2018, y que posteriormente ha dejado de soportar por haber sido traspasados a REINTEL.

Los costes generados por el “*Contrato de cesión del derecho de uso de fibra óptica*” que superen el gasto de personal y de servicios exteriores que REE ha dejado de soportar, menos los ingresos anuales que REE recibe del “*Contrato de cesión del uso y disfrute de una red de fibra óptica*”, se deben considerar costes no imputables a la actividad del transporte, no debiendo en ningún caso incrementar la retribución regulada de dicha actividad, tal y como estableció la Decisión Jurídicamente Vinculante (DJV) de la CNMC de fecha 15 de julio de 2021.

En el periodo 2018-2021, los ingresos por el contrato “*Contrato de cesión del uso y disfrute de una red de fibra óptica*” no se repartieron como coste de la actividad de transporte, mientras que sí se repartieron en los ejercicios 2022 y 2023, alcanzando un coste neto para ambas operaciones, que es superior en un 5,9% al importe fijado en la DJV.

En base a lo anterior, es necesario realizar un ajuste sobre los costes de O&M de la actividad de transporte de REE para los ejercicios 2018 a 2021, con el fin de corregir el exceso de costes que superan el gasto de personal y de servicios exteriores que REE ha dejado de soportar como consecuencia de la firma del “*Contrato de cesión del derecho de uso de fibra óptica*”. A partir de 2022, dicho sobrecoste por la operación de cesión de la fibra óptica necesaria se ha registrado como coste de las actividades no reguladas en el formulario F9, en cumplimiento de la DJV.

En el formulario F7, para evitar dificultades en la aplicación de criterios de reparto que funcionan automáticamente, se ha registrado el coste de la operación en la actividad de transporte, pero a su vez se ha registrado un importe negativo para neutralizar el sobrecoste de la operación, de forma que el coste neto imputado a la actividad de transporte se sitúa un 5,9% por encima de la cuantía establecida en la DJV.

El coste de la operación se ha declarado como una OPV, indicándose un margen del 27%, mientras que el apunte negativo no se ha declarado como una OPV ni se ha indicado ningún margen. En este sentido, dado que SICORE descuenta automáticamente los márgenes de las OPVs, ha procedido a descontar el 27% declarado y, al no haberse declarado ningún margen en el apunte negativo, se ha producido un desajuste. Por este motivo, debe realizarse un ajuste adicional para corregir las declaraciones de los ejercicios 2022 y 2023, y deshacer así la detracción de este margen.

2.8.3. Operación societaria de corporativización

En el año 2020 el Grupo Red Eléctrica (actualmente, Grupo REDEIA) acometió una reorganización que implicó el traspaso de todos los servicios corporativos desde REE a RED ELÉCTRICA CORPORACIÓN o REC (actualmente, REDEIA CORPORACIÓN o RC), quedando integrados en esta última sociedad.

En este contexto, con fecha de efectos el 1 de noviembre de 2020, se firmó un contrato por el que se transmitió la unidad económica autónoma de los servicios corporativos de REE a favor de REC. Dicha unidad económica estaba integrada por 370 empleados, los gastos externos corporativos necesarios para desempeñar sus funciones y los equipos materiales asociados a los mismos. En consecuencia, REE dejó de prestar servicios corporativos a otras empresas del Grupo, como venía haciendo hasta la entrada en vigor del citado contrato.

Los gastos operativos traspasados de REE a REC fueron fundamentalmente los gastos de personal correspondientes a la plantilla traspasada (370 personas) y

los costes externos necesarios para la prestación de los servicios corporativos a las diferentes sociedades de REDEIA.

En SICORE, los importes localizados en relación con la prestación de servicios de apoyo a la gestión por parte de REC (importes sin ajustar) son coincidentes con las cantidades declaradas en el bloque “*F9-DC7 Operaciones con partes vinculadas de coste*”.

Se ha analizado en detalle el impacto que ha supuesto esta operación de corporativización sobre los costes calculados por SICORE, comparando la información relativa a los ejercicios 2021 (ejercicio completo tras la operación) y 2019 (ejercicio completo previo a la operación).

Además, se ha efectuado un análisis de los efectos que la operación de corporativización ha tenido sobre los distintos tipos de ingresos y costes de REE, comparándose los impactos cuantificados por la CNMC en base a la información regulatoria de costes y a la información obtenida de cuentas anuales, con los impactos cuantificados por REE.

A este respecto, cabe señalar que la CNMC ha tratado de replicar los efectos que ha supuesto la operación de corporativización sobre los distintos tipos de costes e ingresos de REE en base a la información disponible, alcanzándose importes similares con los estimados por la sociedad en su documento “*Impacto de la corporativización en los costes de REE*”.

Una vez analizado el efecto de la corporativización en los costes de 2021, 2022 y 2023, así como el documento presentado por REE, se ha determinado que no resulta necesario realizar un ajuste sobre los costes de O&M de la actividad de transporte de REE con motivo de la operación efectuada.

No obstante, de acuerdo con la información facilitada por la sociedad en el documento “*Impacto de la corporativización en los costes de REE*”, dentro de la factura de REC a REE por la prestación de servicios correspondiente al periodo 2020 a 2023, se han facturado gastos de personal correspondientes a gastos por indemnizaciones, gastos de personal por el plan de gestión estructural de directivos y gastos por retribuciones a largo plazo por prestaciones post-empleo.

Dado que dichas partidas no tienen la consideración de costes localizables en SICORE, su coste no debería de haberse localizado, al igual que no se localizan los mismos conceptos que se corresponden al personal que no fue traspasado a REC. En consecuencia, resulta necesario efectuar un ajuste para descontar sus importes de los costes de O&M de la actividad de transporte de REE.

2.8.4. Operaciones con la sociedad INELFE

REE ha declarado en el bloque F9-DC7 ciertas operaciones de adquisición de inmovilizado a INELFE.

Asimismo, la sociedad ha declarado en el bloque F9-DC8 ingresos por prestaciones de servicios corporativos y por refacturaciones de gastos.

En la contabilidad regulatoria de costes, REE ha clasificado los ingresos recibidos de INELFE en el bloque F9-DC5, en el tipo de ingreso no localizable “*CI-11 Resto de prestaciones de servicios*” y en “*Actividades no reguladas*”. Por su parte, en la contabilidad separada por actividades de la Circular 5/2019, REE ha clasificado estos ingresos en “*Otras actividades*”.

No obstante, los costes de personal propio que REE factura a INELFE por su dedicación al proyecto de desarrollo de la interconexión España-Francia, no se han clasificado ni repartido a “*Actividades no reguladas*”. Es decir, los gastos de personal localizables de la sociedad se han repartido íntegramente entre las actividades reguladas.

En la cuenta de pérdidas y ganancias de REE, los ingresos que recibe REE de INELFE se netean con los costes correspondientes a las facturas emitidas por INELFE a REE.

A su vez, INELFE emite facturas a REE y RTE según el grado de avance del proyecto, que se registran como coste directo en dos CUAR de inversión de la interconexión.

A la vista de lo anterior, cabe señalar que los ingresos percibidos por REE por la facturación de la prestación de servicios corporativos a INELFE deberían haberse localizado en SICORE, minorando los costes de O&M de la actividad de transporte.

Por este motivo, debe realizarse un ajuste para descontar en todos los ejercicios del periodo 2018-2023 los ingresos que recibe REE de INELFE anualmente por la facturación a INELFE de los servicios prestados en base al contrato FSC (que REE indica que son iguales a los gastos soportados), menos la proporción de los costes necesarios para la construcción de la interconexión con Francia que se han localizado como costes de actividades no reguladas (que se corresponden fundamentalmente con “*resto de gastos de servicios profesionales*” y, en menor medida con “*consumos*”, “*servicios para proyectos*”, “*gastos de publicidad*”,

“propaganda y relaciones públicas”, “gastos de viajes” y “resto de gastos de servicios exteriores”).

Los datos necesarios para realizar el ajuste han sido aportados por REE en su escrito de fecha 16 de abril de 2025 en respuesta al oficio de petición de información de la Dirección de Energía remitido en fecha 4 de abril de 2025.