



Comisión
Nacional
de Energía

**INFORME 10/2013 DE LA CNE SOBRE LA
PROPUESTA DE ORDEN POR LA QUE SE
ESTABLECE LA METODOLOGÍA DE
CÁLCULO DEL INCENTIVO A LA
DISPONIBILIDAD DE LA RED DE
TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

23 de mayo de 2013

INFORME 10/2013 DE LA CNE SOBRE LA PROPUESTA DE ORDEN POR LA QUE SE ESTABLECE LA METODOLOGÍA DE CÁLCULO DEL INCENTIVO A LA DISPONIBILIDAD DE LA RED DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA

De conformidad con lo dispuesto en la Disposición Adicional Undécima, apartado Tercero.1, funciones Segunda y Cuarta de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y en el Real Decreto 1339/1999, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Comisión Nacional de Energía, el Consejo de la Comisión Nacional de Energía, en su sesión del día 23 de mayo de 2013 ha acordado emitir el siguiente

INFORME

1 OBJETO

El presente documento tiene por objeto informar preceptivamente la *“Propuesta de Orden por la que se establece la metodología de cálculo del incentivo a la disponibilidad de la red de transporte de energía eléctrica”* remitida por la Secretaria de Estado de Energía (SEE) del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

2 ANTECEDENTES

Con fecha 19 de noviembre de 2012 ha tenido entrada en el registro de la Comisión Nacional de Energía (CNE) oficio de la SEE, por el que solicita informe preceptivo sobre la *“Propuesta de Orden por la que se establece la metodología de cálculo del incentivo a la disponibilidad de la red de transporte de energía eléctrica”*.

A tales efectos, la citada propuesta de Orden ha sido remitida con fecha 19 de noviembre de 2012 a los miembros del Consejo Consultivo de Electricidad, para la remisión de las observaciones que se estimen oportunas.

Al respecto, se han recibido comentarios, por orden cronológico de entrada en la CNE, de los siguientes miembros del Consejo Consultivo de Electricidad y demás agentes del Sector (ANEXO):

- Instituto Nacional de Consumo
- Generalitat de Catalunya
- ACCIONA
- UNESA (IBERDROLA, ENDESA y GAS NATURAL FENOSA)
- ENDESA
- RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U.

3 NORMATIVA APLICABLE

- Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.
- 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.
- Real Decreto-ley 13/2012, de 30 de marzo, por el que se transponen directivas en materia de mercados interiores de electricidad y gas y en materia de comunicaciones electrónicas, y por el que se adoptan medidas para la corrección de las desviaciones por desajustes entre los costes e ingresos de los sectores eléctrico y gasista.
- Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad.
- Real Decreto-ley 2/2013, de 1 de febrero, de medidas urgentes en el sistema eléctrico y en el sector financiero.
- Real Decreto 2819/1998, de 23 diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte y distribución de energía eléctrica
- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica

- Real Decreto 325/2008; de 29 de febrero, por el que se establece la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica para instalaciones puestas en servicio a partir del 1 de enero de 2008.

4 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDEN

De acuerdo con lo señalado en la propuesta de Orden, el objeto de la misma es *“la regulación del método de cálculo de la bonificación o penalización en concepto de incentivo a la disponibilidad, que se aplicará anualmente a las empresas titulares de instalaciones de la red de transporte de energía eléctrica”*.

La citada propuesta realiza un desarrollo del incentivo (bonificación o penalización) a la disponibilidad, conforme a lo que se establece en la disposición adicional cuarta del Real Decreto 325/2008. En dicha disposición se establece una limitación para dicho incentivo del $\pm 2\%$ de los ingresos anuales de la empresa transportista en concepto de retribución por costes de inversión.

Por otro lado, el Real Decreto-ley 13/2012 en su artículo 5.1.b) establece que las instalaciones de transporte puestas en servicio en el año n empezarán a devengar retribución en el año $n+2$. En este sentido, y dado que la disponibilidad es un concepto más de la retribución de la actividad, la propuesta de Orden establece que el devengo y el cobro del incentivo a la disponibilidad también se realizará en el año $n+2$.

La propuesta de Orden define una disponibilidad global ponderada basada en el peso que tienen las distintas familias de instalaciones en la citada disponibilidad. Para ello, se pondera la disponibilidad de cada familia de instalaciones en función del peso que la retribución de la operación y mantenimiento de cada una de dichas familias de instalaciones tiene en el total de retribución por operación y mantenimiento de la red de transporte. La elección de los citados pesos viene justificada por la relación directa existente entre la operación y mantenimiento y la disponibilidad de una instalación, así como por la vinculación de la cantidad recibida por incentivo al coste asociado por un mejor mantenimiento de la instalación.

Finalmente, en la propuesta de Orden se recoge una disposición transitoria que otorga carácter definitivo a la retribución provisional percibida en concepto de incentivo a la disponibilidad de la red de transporte durante el periodo 2009 al 2011, calculado con la metodología establecida en el Real Decreto 2819/1998, si bien con la limitación establecida en el Real Decreto 325/2008 para dicho incentivo del $\pm 2\%$ de los ingresos anuales de la empresa transportista en concepto de retribución por costes de inversión.

5 OBSERVACIONES REALIZADAS POR LOS MIEMBROS DEL CONSEJO CONSULTIVO

IBERDROLA expone que si bien resulta conveniente que las empresas transportistas dispongan de una bonificación en su retribución que les incentive a optimizar la disponibilidad de sus instalaciones, el incentivo recogido en la Propuesta de Orden no resulta adecuado dado que crea un índice de disponibilidad distinto al ya establecido en la normativa, al tiempo que optimiza la disponibilidad en función del coste reconocido de las instalaciones y no teniendo en cuenta el mercado al que abastece. Considera también que se debería introducir un mecanismo que permita traspasar automáticamente al transportista las penalizaciones en que incurre el distribuidor asociadas a incumplimientos en sus índices de calidad provocados por incidencias en la red de transporte, concepto recogido tanto en el artículo 27 del Real Decreto 1955/2000 como en la Orden ECO/797/2002. Asimismo, expone que además de minimizar el tiempo de indisponibilidad total de la red de transporte, el responsable de dicha red debería tener un incentivo para concentrarse en minimizar las indisponibilidades que supongan interrupciones de suministro.

GAS NATURAL FENOSA considera que no procede la ponderación de las instalaciones de una misma familia en función de las unidades físicas, puesto que el artículo 26 del Real Decreto 1955/2000 ya regula como se realiza el cálculo de la Calidad global de la red de transporte, ponderando en función de la potencia activa o reactiva, ya que la indisponibilidad de una instalación se encuentra indexada a la potencia nominal de la misma y por ende a la energía no suministrada. Por otro lado, manifiesta que no deben

considerarse en el cálculo del incentivo a la disponibilidad las interrupciones programadas, ya que ello supondría una discriminación a favor de las empresas de mayor volumen de activos, dotándoles de una mayor flexibilidad.

ENDESA expone la relevancia de los importes percibidos por el Incentivo de Disponibilidad de la red de Transporte, desconocidos hasta el momento, en tanto en cuanto la Disposición Transitoria de la Propuesta de Orden les otorga carácter definitivo.

En lo que respecta a la fórmula de cálculo de la cuantía máxima, que ésta se base en las instalaciones puestas en servicio desde 2008 (coeficiente K_{invRdT}) para el cálculo de la proporcionalidad de la retribución por inversión sobre el total de la retribución resulta adecuado, pero para ello debe subsanarse que en el denominador de la expresión se considere el total de la retribución de todas las instalaciones puestas en servicio desde 2008 hasta el año $n-2$.

Por último denuncia la asimetría entre el transporte y la distribución de energía eléctrica ya que considera discriminatorio, por ausencia de soporte regulatorio, el que los incentivos de calidad y de pérdidas de las distribuidoras de los años 2010 y 2011 se encuentren pendientes de cálculo y cobro a pesar de que las empresas han facilitado la información necesaria. En la misma línea establece que los incentivos de transporte deberían calcularse teniendo en cuenta un histórico de tres años, de forma similar al proceder en el caso del incentivo de calidad de suministro, y no con 5 años, así como que los incentivos por disponibilidad de la red de transporte tendrían que establecerse previamente a su cobro considerando los incumplimientos de la calidad del suministro por motivo de incidencias en el sistema de transporte.

RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, a pesar de valorar positivamente la propuesta de Orden para determinar el incentivo, establece que el carácter lineal del incentivo, en el rango propuesto entre el “valor objetivo” y “valor óptimo”, no se corresponde con el crecimiento exponencial de los costes necesarios para alcanzar dicho niveles de disponibilidad. Expone que ateniéndose a las disponibilidades históricas, el recorrido en el que el transportista tendría un incentivo positivo debería situarse en torno a los valores mínimo y máximo registrados en el pasado, esto es trasladar el rango a una zona donde los costes

de mejora de la disponibilidad no sean exponenciales sino lineales en coherencia con la linealidad del Incentivo.

Por otro lado, considera que el “valor óptimo” de disponibilidad fijado en la propuesta en el 99.5%, resulta inalcanzable si se atiende al procedimiento actual de cómputo de la indisponibilidad derivado de la aplicación de los artículos 25.2 y 27.8 del Real Decreto 1955/2000, e incompatible con las labores de mantenimiento requeridas y con las obligaciones de desarrollo de la red derivadas de la planificación. Así pues, considera que el valor de disponibilidad óptima debería establecerse en el 98.3%, valor máximo histórico de disponibilidad de la RdT peninsular.

En lo que se refiere al establecimiento como “valor objetivo” de disponibilidad en la medida del valor de los últimos cinco años, expone que dicho valor resulta desincentivador en la medida en que el elevado nivel de disponibilidad de la red de transporte en este período, no admite margen de mejora para el futuro, salvo que se acometiese un incremento exponencial de costes. Así pues, expone que en dicho escenario el comportamiento lógico sería situarse en la media histórica de disponibilidad que permitiría cobrar el incentivo que se deriva del 0,5 de margen que recoge la definición de la disponibilidad objetivo. Con todo propone fijar la disponibilidad objetivo, en lugar de la media de los últimos 5 años que marca la propuesta de Orden, en el valor 97% establecido en el artículo 26.2 del Real Decreto 1955/2000.

También considera que la orden no alberga posibilidad de incluir, en el futuro, nuevas familias asociadas a otras tipologías cuando se disponga de una muestra significativa de las mismas. De igual forma, propone agrupar en la misma familia de instalaciones por intervalos de tensiones con el mismo valor unitario de referencia las instalaciones de 110 kV, 132 kV y 150 kV. Por último señala que para determinar el incentivo de 2012 sería necesario conocer la disponibilidad real ($D_{j, 2010}$) y objetivo ($D_{obj-j, 2010}$) de 2010, lo que supondría calcular, con la nueva formulación, las disponibilidades reales de los 5 años anteriores 2005-2009, para lo que debería reconstruir hacia atrás sus series de disponibilidad y ponderarlas con las unidades físicas. Considera que debido a los cambios topológicos en dicho período, recalcular los valores de disponibilidad podría no ser posible, con el añadido que en el caso de los sistemas extrapeninsulares el operador del

sistema no dispone de datos de disponibilidad anteriores a 2008. Con todo, manifiesta más correcto fijar el valor de la disponibilidad objetivo en el 97%, valor establecido en el RD 1955/2000.

Sobre la Disposición Transitoria Única: Incentivo de disponibilidad del periodo 2009-2011, señala que con la formulación propuesta en el artículo 5 para $k_{invRdT2009}$ no es posible calcular su valor para el año 2009, de manera que propone que dicho coeficiente para 2009 tenga el mismo valor que el resultante de aplicar la formulación recogida en el artículo 5.3 para el año 2010.

Como complemento a las alegaciones remitidas Red Eléctrica de España procedió a enviar unas observaciones adicionales, sugiriendo ponderar la disponibilidad de las líneas con longitud y no con la capacidad como se establecía en el RD 1955/2000, sin embargo, y debido a los cambios topológicos de la red de transporte, resulta difícil reconstruir las series de disponibilidad histórica necesarios para el cálculo del incentivo ponderándolo en base a longitudes de forma que únicamente se podrán tener datos de los dos últimos años cuya estimación.

Con todo concluye proponiendo mantener el procedimiento actual de cómputo de la disponibilidad que se deriva de la aplicación del artículo 25.2 y 27.8 del Real Decreto 1955/2000.

ACCIONA considera que debería haberse incluido una memoria económica detallada, en la que se especificasen las retribuciones que las empresas transportistas han recibido en el pasado por el incentivo a la disponibilidad, incidiendo en las retribuciones recibidas de manera provisional correspondientes a los años desde el 2009 hasta el 2011, a las que la propuesta de Orden otorga carácter definitivo. Igualmente se hace imprescindible conocer la estimación del citado coste en los próximos ejercicios, con el objetivo de valorar adecuadamente el alcance de la propuesta y su impacto en el coste regulado que supone la actividad de transporte. Asimismo, expone que la fórmula incluida para calcular el incentivo de disponibilidad implicará una bonificación siempre que la disponibilidad real del año n sea superior a la disponibilidad objetivo para el año n , es decir, se obtendrá bonificación siempre que la disponibilidad del año mejore o iguale la conseguida por la

empresa en los últimos años, independientemente de que ésta hubiera alcanzado un nivel aceptable o no. Por ello, solicita que en la Orden que se apruebe se recoja un valor mínimo de disponibilidad que la empresa transportista deba aportar al Sistema, por debajo del cual dejase de percibir bonificación.

De igual forma señala que la expresión debería reformularse de tal forma que la penalización por reducción de la disponibilidad en el año respecto a la conseguida en los anteriores cinco años, fuera creciente según estas disponibilidades fueran más reducidas.

6 CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE EL INCENTIVO A LA DISPONIBILIDAD DE LA RED DE TRANSPORTE

PRIMERA.- La disponibilidad de las instalaciones de la red de transporte constituye, de acuerdo con el artículo 19.3 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, uno de los aspectos que configuran la calidad de servicio de dicha red de transporte. Por su parte, el artículo 27.1 de dicho Real Decreto señala que *“La responsabilidad del transportista en cuanto a la calidad del servicio de la red de transporte se exige por el cumplimiento del índice de disponibilidad (ID) de sus instalaciones, que será incentivado a través del término correspondiente, recogido en la fórmula para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte, ...”*. Así, el artículo 4 del Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, incluyó dentro de la fórmula retributiva de la actividad de transporte un término que venía a incentivar (bonificación o penalización) el cumplimiento de la disponibilidad fijada como objetivo para las instalaciones de la red de transporte. Por su parte, el Anexo V de dicho Real Decreto desarrollaba dicho incentivo. Posteriormente, el Real Decreto 325/2008, de 29 de febrero, derogó expresamente dicho Anexo V, estableciendo, a través de su disposición adicional cuarta que: *“A cada empresa transportista se le aplicará una bonificación o penalización en concepto de incentivo global a la disponibilidad, que será definido por orden del Ministro de Industria, Turismo y Comercio y que afectará al conjunto de instalaciones de transporte del que sea titular. Para el conjunto de instalaciones propiedad de cada empresa transportista, la cuantía a aplicar por el incentivo a la disponibilidad quedará limitada al $\pm 2\%$ de los ingresos anuales de la*

empresa transportista en concepto de retribución por costes de inversión". En su virtud, la SEE ha remitido, para informe preceptivo de la CNE, la propuesta de Orden que desarrolla dicho incentivo.

Sin embargo, tanto en la formulación del incentivo recogido en el Real Decreto 2819/1998, de 23 de diciembre, como en el ahora remitido por la SEE, se obvian las consecuencias que la indisponibilidad de las instalaciones de la red de transporte tienen, en su caso, sobre el suministro a los consumidores (de igual manera podría hablarse de las consecuencias sobre la evacuación de la generación). Así, se viene a dar el mismo tratamiento a una indisponibilidad que provoque una interrupción del suministro que a otra que no tenga consecuencia alguna sobre el mismo.

A este respecto, entiende esta Comisión que, en línea con las regulaciones de los países de nuestro entorno¹, el incentivo (bonificación/penalización) a la disponibilidad de la red de transporte debería arbitrarse a partir de la "energía no suministrada" (ENS), a la que ya se hace referencia en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, cuando se define la calidad global de la red de transporte.

SEGUNDA.- De acuerdo con las modificaciones introducidas en la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, mediante la Ley 17/2007, de 4 de julio, el gestor de la red de transporte es el responsable del desarrollo y ampliación de la red de transporte en alta tensión, actuando como transportista único y desarrollando la actividad en régimen de exclusividad. En este contexto, cabe exigir que el gestor de la red de transporte y transportista único desarrolle la misma de modo que se minimice la "energía no suministrada", dicho de otro modo, las consecuencias que la no disponibilidad de algún elemento de la misma pueda tener sobre el suministro a los consumidores.

TERCERA.- Por otra parte, la formulación del incentivo (bonificación/penalización) a la disponibilidad de instalaciones de la red de transporte en base a la "energía no suministrada", viene a ser coherente con lo establecido para la actividad de distribución en cuanto a la "calidad zonal". Así, el incentivo (bonificación/penalización) a la "mejora de la

¹ Informe elaborado por el Council of European Energy Regulators "5th CEER Benchmarking report on the quality of electricity supply 2011" disponible en <http://www.energy-regulators.eu/>

calidad de servicio” establecido para las empresas distribuidoras pivota sobre las consecuencias que sobre el suministro a los consumidores tienen las incidencias en las instalaciones, de modo que sólo se consideran aquellas interrupciones que provocan una pérdida de suministro.

En cuanto a la “calidad individual” establecida para la actividad de distribución, y cuyo incumplimiento da lugar a una bonificación en la facturación a los consumidores, el artículo 109 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, ya contempla que, si bien la responsabilidad del cumplimiento de los índices de calidad de suministro individual corresponde a los distribuidores, es posible su repetición, por la parte proporcional del incumplimiento, por la empresa distribuidora contra la empresa titular de las instalaciones de transporte, responsable de la entrega de energía en los puntos de enlace entre las instalaciones de transporte y las instalaciones de distribución.

Pero es más, de acuerdo con el artículo 27.4 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, *“Si el incumplimiento de los niveles de calidad del suministro a los consumidores conectados en la red de distribución fuera responsabilidad del operador del sistema o motivado por deficiencias del sistema de transporte, y también en el caso de que sean incumplimientos de los niveles de calidad de suministro a consumidores directamente conectados a la red de transporte, los descuentos que se apliquen a la facturación de los consumidores podrán ser gestionados por el operador del sistema a través del establecimiento de un seguro de riesgo, cuya póliza deberá ser aprobada por el Ministerio de Economía, a propuesta de la Comisión Nacional de Energía, durante el primer año de entrada en vigor del presente Real Decreto”*. Por tanto, el transportista también puede repetir, en su caso, las consecuencias del incumplimiento de los niveles de calidad de suministro a los consumidores contra el operador del sistema, si se determinase que la responsabilidad última es de éste.

CUARTA.- Y en el sentido anterior, es preciso señalar que la disposición adicional séptima de la Orden IET/221/2013, de 14 de febrero, por la que se establecen los peajes

de acceso a partir de 1 de enero de 2013 y las tarifas y primas de las instalaciones del régimen especial, ha venido a establecer el siguiente mandato a la CNE:

“1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente orden, la Comisión Nacional de Energía elaborará y enviará al Ministerio de Industria, Energía y Turismo una propuesta de metodología para el cálculo de la retribución del operador del sistema y del operador del mercado teniendo en cuenta lo establecido en la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico”.

Así, en la propuesta de metodología para el cálculo de la retribución del operador del sistema, a elevar próximamente por la CNE, está prevista la inclusión de una serie de incentivos que venga a bonificar/penalizar las actuaciones del operador del sistema en aras a minimizar la “energía no suministrada”, la reducción de pérdidas o las retriaciones.

QUINTA.- Adicionalmente, de acuerdo con el Real Decreto-ley 13/2012, de 30 de marzo, está prevista la aprobación de un nuevo Real Decreto de retribución de la actividad de transporte. En este sentido, la CNE con motivo sendos informes sobre la propuesta de Orden de peajes para 2013 (Informes 35/2012 y 3/2013) ha señalado que, como ente regulador del sector energético, está en disposición de realizar, a lo largo de 2013, incluido el correspondiente trámite de audiencia a las empresas implicadas, una propuesta de real decreto junto a una propuesta de retribución de la actividad para dicho año, que contemple todos los criterios establecidos en los Reales Decretos-Ley 13/2012, 20/2012 y 2/2013. En dicho Real Decreto está previsto que se incluya, en su caso, una nueva formulación del incentivo a la disponibilidad de las instalaciones de la red de transporte de acuerdo con las anteriores Consideraciones.

SEXTA.- De manera excepcional, y a los únicos efectos del incentivo a la disponibilidad de las instalaciones de transporte en el año 2011, a percibir por las empresas transportistas en el año 2013 tal y como se recoge en la ya citada Orden IET/221/2013, de 14 de febrero, podrían tomarse las cifras apuntadas por la CNE en el Informe 39/2011 sobre la propuesta de Orden de peajes para 2012, que se reproducen a continuación:

Incentivo a la disponibilidad	(Miles de €)
PENINSULAR	18.206
Red Eléctrica de España, S.A.	18.105
Unión Fenosa Distribución, S.A.	101
EXTRAPENINSULAR	0
Red Eléctrica de España, S.A.	0
TOTAL	18.206

7 CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA PROPUESTA DE ORDEN REMITIDA POR LA SEE

PRIMERA.- La propuesta de Orden que se informa viene a modificar implícitamente el concepto de indisponibilidad (y por ende el de disponibilidad) global de la red de transporte actualmente establecido en el artículo 26 del Real Decreto 1955/2000, ya que en lugar de utilizarse para calcular dicho índice la potencia nominal de los distintos elementos que configuran la red de transporte, se utilizan las unidades físicas de tales elementos. Por ello, si se pretendiera mantener la formulación recogida en la propuesta de Orden que se informa, habría que proceder en paralelo a modificar a nivel de Real Decreto la formulación de dicho concepto.

SEGUNDA.- Sin perjuicio de todo lo anterior, la propuesta de disposición que se informa, de contenido básicamente técnico, establece los criterios y fórmulas para la definición de un incentivo a la disponibilidad de las instalaciones de la red de transporte, el cual habría de ser retribuido entre los costes del sistema. A pesar de ello, la propuesta no viene acompañada de ninguna clase de memoria económica, ni de estudios o datos que describan el coste económico del incentivo que se propone, ni permitan su evaluación y comparación, en su caso, con otras alternativas posibles.

Esta ausencia de memoria económica que ha sido puesta de manifiesto en sus alegaciones por varios miembros del Consejo Consultivo dificulta el juicio que la CNE ha de emitir sobre la norma en el ejercicio de sus funciones,.

8 CONSIDERACIONES SOBRE EL ARTICULADO DE LA PROPUESTA DE ORDEN REMITIDA POR LA SEE

Para el hipotético caso de que no fuese tenido en cuenta lo señalado en las Consideraciones Previas del presente informe, se elevan las siguientes Consideraciones sobre el articulado recogido en la Propuesta de Orden remitida por SEE.

8.1 .- Sobre el artículo 3 “Definiciones”

En el artículo 3 se recoge la definición de la Disponibilidad de una familia de instalaciones F de la empresa j en el año n. La formulación propuesta sólo tiene en consideración las unidades físicas de cada una de las familias de instalaciones, sin contemplar la potencia nominal de dichas instalaciones. Dicha formulación viene a modificar implícitamente lo dispuesto en el artículo 26 del Real Decreto 1955/2000, en el que se establece que:

“...//... la disponibilidad de una red se expresa por el porcentaje del tiempo total que sus líneas, transformadores y elementos de control de potencia activa y reactiva han estado disponibles para el servicio a lo largo del año. Su cálculo se efectúa a través del índice de indisponibilidad (II) definido por la siguiente expresión:

$$II = \frac{\sum_{i=1}^n t_i \cdot PN_i}{T \sum_{i=1}^n PN_i} \cdot 100$$

Donde:

- T_i = tiempo de indisponibilidad de cada circuito, transformador y elemento de control de potencia activa o reactiva (horas).
- N = número total de circuitos, transformadores y elementos de control de potencia activa o reactiva de la red de transporte.
- T = duración del período en estudio (horas).
- PN_i = potencia nominal de los circuitos, transformadores y elementos de control de potencia activa o reactiva.

...//...”

Es decir, la disponibilidad de una red, y por ende la de las familias de instalaciones que la conforman, se encuentra relacionada unívocamente con la potencia nominal de los

elementos considerados, y no con las unidades físicas de las mismas. En caso contrario, se podría llegar a sobreincentivar, por ejemplo, líneas de gran longitud y poca utilidad para el sistema (baja capacidad de transporte).

Por todo ello, se propone incorporar la potencia nominal de los elementos de la red, reformulando la Disponibilidad (en realidad la indisponibilidad) de una familia de instalaciones F de la empresa j en el año n, de la siguiente forma:

$$IIF_{j,n} = \frac{\sum_{\forall i \text{ de } j \text{ que pertenece a } F} t_i \cdot PN_i}{\sum_{\forall i \text{ de } j \text{ que pertenece a } F} T_i \cdot PN_i} \cdot 100$$

$$IDF_{j,n} = 100 - IIF_{j,n}$$

Donde:

- t_i^2 es el tiempo total indisponible del elemento i (horas).
- PN_i es la potencia nominal de los circuitos, transformadores y elementos de control de potencia activa o reactiva del elemento i (MVA).
- T_i^3 es la duración del período en estudio (horas).

8.2 .- Sobre el artículo 4 “Índice ponderado disponibilidad global de las empresas”

El artículo 4 describe la fórmula de cálculo del incentivo de disponibilidad ligando la disponibilidad de las distintas familias a un índice de ponderación para cada familia basado en el coste de la operación y mantenimiento. Esta ponderación entre familias de instalaciones resulta innecesaria con la modificación introducida previamente en el artículo 3, donde la indisponibilidad de cada elemento de la red se pondera con su potencia nominal.

² Según el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, se cuantificará la calidad de servicio considerando todas las incidencias menos aquellas debidas a acciones no programadas por causa de fuerza mayor o acciones de terceros

³ Coincidirá con las horas del año, salvo que la instalación i se haya puesto en servicio en el propio año n.

8.3 - Sobre el artículo 5 “Cuantía máxima del incentivo”

En este artículo se establece que el incentivo de disponibilidad podrá oscilar para cada una de las empresas transportistas entre el $\pm 2\%$ de los ingresos anuales de la empresa transportista en concepto de retribución por costes de inversión. Dicho límite del $\pm 2\%$ de los ingresos anuales de la empresa transportista debería establecerse, a futuro, respecto a la retribución por costes de operación y mantenimiento.

Asimismo, en la formulación del coeficiente k_{invRdT} , factor de proporcionalidad de lo que representa la retribución por inversión respecto a la retribución total, para que dicha K sea coherente, en el denominador tan solo debería aparecer el total de la retribución de las instalaciones puestas en servicio desde 2008 hasta el año n-2, tal y como aparece correctamente en el numerador para la retribución por inversión.

Con independencia de lo anterior, el hecho de considerar a los efectos del cálculo del coeficiente k_{invRdT} únicamente las instalaciones puestas en servicio desde el año 2008 (para las que se conoce de manera exacta la retribución por costes de inversión y por costes de operación y mantenimiento), provoca que el límite del incentivo fijado en el $\pm 2\%$ de los ingresos anuales de la empresa transportista en concepto de retribución por costes de inversión, aumente de manera artificiosa ya que para estas instalaciones el peso de los costes de inversión es mucho mayor que el de los costes de operación y mantenimiento. Por ello, se propone utilizar la mejor estimación que se disponga en cada momento de la retribución por costes de inversión para el total de las instalaciones que componen la red de transporte.

8.4 - Sobre el artículo 6 “Formulación del incentivo de disponibilidad”

Para calcular la disponibilidad objetivo, D_{obj} , en la propuesta de Orden que se informa se utiliza un valor medio de los últimos cinco años. Dado que, de acuerdo con el Real Decreto 325/2008, la revisión de los costes unitarios de inversión y de operación y mantenimiento debe realizarse cada cuatro años, también para el incentivo a la disponibilidad podría adoptarse dicho periodo de cuatro años. Sin embargo, se estima que es más adecuado establecer dicho periodo en tres años, dado que éste es el periodo fijado para realizar las revisiones reglamentarias de las instalaciones.

Asimismo, se valora como razonable tomar en consideración en la fórmula del cálculo del incentivo una disponibilidad óptima, $D_{\text{óptima}}$, dado que determinadas actuaciones en la red (por ejemplo, la conexión de nuevas instalaciones) requieren dejarla al menos transitoriamente sin servicio.

8.5 .- Sobre el artículo 7 “Remisión de información y cálculo del incentivo”

La propuesta de Orden que se informa establece en el apartado 1 de este artículo que las empresas a las que les es de aplicación la presente Orden, deberán remitir la información necesaria para el cálculo del citado incentivo antes del 1 de octubre del año n+1. Al respecto, entiende esta Comisión que tal y como establece el artículo 28.2 del Real Decreto 1955/2000, dicha información deberá ser remitida a esta Comisión, una vez auditada, por el Operador del Sistema y no por las empresas transportistas.

A su vez el apartado 2 establece que la CNE elevará una propuesta detallada al MINETUR antes del 1 de octubre de cada año. Dichas fechas no son compatibles. Se entiende que al menos debería haber un plazo de tres meses para la elaboración del citado informe.

8.6 - Sobre la Disposición Transitoria Única. “Incentivo de disponibilidad del periodo 2009-2011”

Con la finalidad de poder cerrar definitivamente, a los efectos de la retribución de la actividad de transporte, los ejercicios 2009, 2010 y 2011, se valora positivamente esta disposición si bien se entiende necesario que previamente se determinen los importes definitivos correspondiente a la retribución de los activos para dichos ejercicios, ya que el incentivo definitivo debe quedar limitado, en todo caso, al $\pm 2\%$ de los ingresos anuales de la empresa transportista en concepto de retribución por costes de inversión.

En el siguiente cuadro se recoge el incentivo que las distintas empresas transportistas han venido percibiendo, provisionalmente, en concepto de incentivo a la disponibilidad de la red de transporte durante los años 2009 a 2011.

	2009	2010	2011
RETRIBUCIÓN TOTAL	1.344.021	1.397.104	1.534.426
Disponibilidad	18.045	15.443	20.572
REE	16.680	14.548	19.134
IB	0	0	0
UEF	768	384	872
HC	95	100	101
ENDESA	502	411	464

No obstante, desde el punto de vista técnico-jurídico, esta disposición no debería tener carácter transitorio puesto que no regula de modo transitorio situaciones jurídicas a partir de la entrada en vigor de la norma, sino que otorga carácter definitivo a una regulación que en su momento se aplicó con carácter transitorio. Por todo ello, su inclusión en el texto de la nueva norma habría de hacerse, bien en el articulado de la misma, como una disposición especial para determinados ejercicios, o como una disposición adicional, pero en ningún caso como una disposición transitoria.

9 CONCLUSIÓN

ÚNICA.- A juicio de esta Comisión, y de acuerdo con las Consideraciones Previas formuladas en el apartado 5 del presente informe, no debería aprobarse en sus actuales términos la propuesta de Orden remitida el 19 de noviembre de 2012 por la Secretaría de Estado de Energía *“por la que se establece la metodología de cálculo del incentivo a la disponibilidad de la red de transporte de energía eléctrica”*, excepción hecha de la disposición transitoria única (que desde el punto de vista técnico-jurídico debería ser una disposición adicional) relativa al *“Incentivo de disponibilidad del periodo 2009-2011”*, ello con el objeto de, en última instancia, poder fijar la retribución definitiva de la actividad de transporte de dichos años.

ANEXO