

# DECISIÓN CONJUNTA DE LA CRE Y LA CNMC SOBRE EL ACUERDO TRANSFRONTERIZO DE REPARTO DE COSTES DE 2017 PARA EL PROYECTO DEL GOLFO DE VIZCAYA

Esta decisión conjunta entre las autoridades reguladoras españolas y francesas, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y la Commission de Régulation de l'Energie (CRE), se refiere a la asignación de costes transfronterizos del proyecto de interconexión eléctrica del Golfo de Vizcaya entre Francia y España. Esta decisión conjunta modifica la decisión conjunta sobre la asignación de costes transfronterizos adoptada en septiembre de 2017 con el fin de tener en cuenta la evolución de la estimación del coste total del proyecto, debido a los cambios en el proyecto y a la evolución del procedimiento de licitación de los contratos de suministro.

De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) Nº 347/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2013, sobre orientaciones para las infraestructuras energéticas transeuropeas, las autoridades reguladoras españolas y francesas adoptaron en septiembre de 2017 una decisión conjunta sobre la asignación de costes transfronterizos para el proyecto de interconexión eléctrica del Golfo de Vizcaya. Esta decisión conjunta se basó en una evaluación de los costes de inversión de 1.750 millones de euros, más menos, 200 millones de euros.

Mediante una declaración común del 1 de febrero de 2023, los promotores del proyecto, RTE y REE, gestores de redes de transporte (GRT) de Francia y España respectivamente, informaron a sus respectivas autoridades reguladoras de un aumento significativo de los costes estimados del proyecto a raíz de los resultados preliminares de las licitaciones realizadas para la compra de los suministros necesarios para construir la interconexión. Asimismo, solicitaron que confirmaran que los costes se recuperarían reconociendo la nueva evaluación de los costes del proyecto, que ascienden a 2.850 millones de euros, a los que se añade una provisión para riesgos de 250 millones de euros. Estos cambios en los costes se deben principalmente a un contexto especialmente tenso en los mercados de suministro de cables HDVC y estaciones conversoras. Además, la puesta en servicio del proyecto está ahora prevista para 2028.

La interconexión del Golfo de Vizcaya es esencial para la mejora del mercado europeo de la electricidad. Contribuirá significativamente a la seguridad del suministro y a la consecución de los objetivos climáticos y energéticos de la Unión Europea. El proyecto ha recibido apoyo financiero de la Unión Europea. A la vista de los beneficios esperados del proyecto, la CRE y la CNMC confirman la oportunidad de llevarlo a cabo.

No obstante, debido al significativo incremento de los costes del proyecto, la CRE y la CNMC han acordado, únicamente a efectos del reparto de la nueva valoración de los costes del proyecto, modificar la referencia de costes del proyecto de la decisión conjunta de reparto de costes transfronterizos para adaptarla al contexto de inflación actual. Así, se actualiza la estimación de costes realizada en 2017, teniendo en cuenta los niveles de inflación observados desde 2017 y las proyecciones sobre la fecha estimada de puesta en servicio de la interconexión. El importe actualizado de los costes se fija, por tanto, en 2.390 millones de euros. Este nivel sustituye al importe de 1.750 millones de euros previsto inicialmente y, por lo tanto, se divide, antes de recibir cualquier subvención, en 1.195 millones de euros para cada GRT.

La CNMC y la CRE acuerdan que los sobrecostes por encima del coste de referencia del proyecto, fijado ahora en 2.390 millones de euros, sean soportados en un 62,5 % por REE y en un 37,5 % por RTE. Sin embargo, teniendo en cuenta el importante cambio en el presupuesto, la CNMC y la CRE acuerdan que los sobrecostes por encima de los 2.700 millones de euros serán asumidos al 50 % por cada GRT. Además, la CNMC y la CRE acuerdan eliminar la disposición específica relativa a los primeros sobrecostes soportados íntegramente por REE.

La CNMC y la CRE acuerdan que, en caso de que la Unión Europea conceda directamente apoyo financiero adicional al proyecto, procedente del Mecanismo "Conectar Europa" (MCE) para la Energía o de cualquier otro instrumento, tras la adopción de la presente decisión por la que se modifica la decisión conjunta sobre la asignación de costes transfronterizos adoptada en septiembre de 2017, y siempre que se asigne a RTE un mínimo de 350 millones de euros de la financiación total, incluida la subvención ya concedida por el MCE, la subvención adicional se asignaría de tal manera que la parte total de las subvenciones asignadas a REE, incluida la subvención ya concedida por el MCE, alcanzase los 350 millones de euros. Cualquier otra subvención adicional concedida directamente por la Unión Europea se repartiría a partes iguales entre RTE y REE.

Por último, la CNMC y la CRE acuerdan que se suprima el mecanismo específico que preveía una redistribución de los beneficios adicionales del proyecto en caso de que la tasa de utilización real fuera superior a la prevista.

Teniendo en cuenta este nuevo acuerdo, el capítulo 6. DECISIÓN DE ASIGNACIÓN DE COSTES TRANSFRONTERIZOS, de la decisión conjunta de septiembre de 2017, queda sustituido como sigue:

El coste de referencia estimado del proyecto, fijado ahora en 2.390 millones de euros, se repartirá entre los GRT antes de cualquier subvención al 50 % para REE y al 50 % para RTE.

La distribución de la ayuda financiera de la UE debe asignarse de modo que un mínimo de 350 millones de euros de la subvención se asigna a RTE independientemente del importe total que se atribuya.

Si la UE concediera directamente financiación adicional al proyecto del Golfo de Vizcaya tras la adopción de la Decisión conjunta por la que se modifica la Decisión conjunta relativa a la asignación de costes transfronterizos adoptada el 21 de septiembre de 2017, la ayuda financiera adicional de la UE se asignaría de modo que la cuota total de REE en la subvención, incluida la subvención obtenida anteriormente, alcance los 350 millones de euros, siempre que se cumpla la condición del párrafo anterior. Cualquier financiación adicional concedida directamente por la UE por encima de este umbral se asignaría a partes iguales entre los GRT.

- reparto de los costes operativos

En cuanto al reparto de los costes de explotación y mantenimiento del proyecto, RTE asumirá el 60 % mientras que REE asumirá el 40 % restante. Así, los costes relacionados con los daños en el cable submarino se repartirán según esta regla de reparto de costes, independientemente de la localización del incidente.

- tratamiento de los posibles sobrecostes

Todos los sobrecostes entre 2.390 y 2.700 millones de euros serán financiados de REE en un 62,5% y de RTE en un 37,5%.

Todos los costes adicionales que superen los 2.700 millones de euros serán financiados al 50 % por REE y al 50 % por RTE.

Tal y como establecen el artículo 12.5 del Reglamento (UE) N° 347/2013 y el artículo 16.6 del Reglamento(UE) N° 2022/869, las ANR prestarán especial atención a la eficiencia de los costes incurridos por los GRT.

La regulación nacional de incentivos - por ejemplo, la descrita en la decisión de la CRE sobre la TURPE 5<sup>1</sup> o la metodología de retribución del transporte de la CNMC (Circular 5/2019<sup>2</sup>) - garantizará que los GRT tengan incentivos para minimizar la magnitud de estos sobrecostes. En particular, este mecanismo tendrá en cuenta los posibles sobrecostes antes de la subvención.

- tratamiento de las rentas de congestión

Las rentas de congestión del proyecto se repartirán al 50% entre RTE y REE".

Los términos y condiciones de la decisión conjunta de septiembre de 2017 no mencionados anteriormente permanecen sin cambios.

<sup>1</sup> <https://www.cre.fr/Documents/Deliberations/Decision/turpe-htb3>

<sup>1</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2019-18260>