

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

**10866** *Resolución de 20 de abril de 2023, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de modificación de los parámetros de la Resolución por la que se otorga el carácter singular de la interconexión eléctrica entre España y Francia por el Golfo de Vizcaya y se incluye en el régimen retributivo de inversiones singulares con características técnicas especiales.*

Visto el expediente relativo a la modificación de los parámetros de la resolución por la que se otorga el carácter singular de la interconexión eléctrica entre España y Francia por el Golfo de Vizcaya y se incluye en el régimen retributivo de inversiones singulares, de conformidad con lo previsto en el artículo 5 de la Circular 5/2019, de 27 de noviembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la Sala de Supervisión Regulatoria, adopta la presente resolución.

#### I. Antecedentes

Primero.

La Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC), en su redacción dada por el Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, establece en su artículo 7.1.g) que es función de la CNMC establecer mediante circular la metodología, los parámetros y la base de activos para la retribución de las instalaciones de transporte de energía eléctrica conforme las orientaciones de política energética.

Segundo.

Con fecha 5 de diciembre de 2019, la CNMC aprobó la Circular 5/2019, por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica, de acuerdo con lo establecido en el citado artículo 7.1.g) de la Ley 3/2013, de 4 de junio (BOE de 19 de diciembre de 2019). La citada Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la CNMC, dispone en su artículo 9 la regulación aplicable al régimen retributivo de las de instalaciones singulares.

Tercero.

Con fecha 24 de mayo de 2019, la Dirección General de Política Energética y Minas de la Secretaría de Estado de Energía (en adelante DGPEM) dictó la «Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas por la que se otorga el carácter de singular de la interconexión eléctrica entre España y Francia por el Golfo de Vizcaya y se incluye en el régimen retributivo de inversiones singulares con características técnicas especiales a los efectos previstos en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre».

Dicha resolución otorgó el carácter de singular al conjunto de inversiones necesarias para la interconexión eléctrica entre España y Francia por el Golfo de Vizcaya, al tiempo que incluyó dichas inversiones en el régimen retributivo de inversiones singulares con características técnicas especiales y supone el hito previo necesario a la autorización administrativa de las actuaciones en el comprendidas.

Los valores económicos contemplados en la Resolución derivaban de la decisión coordinada de la CNMC y la CRE (*Commission de Régulation de l'Energie*, Autoridad

reguladora nacional francesa) de 22 de septiembre de 2017, sobre la distribución de los costes de inversión de la interconexión eléctrica España-Francia a través del Golfo de Vizcaya, adoptada al amparo de lo establecido en el Reglamento (UE) 347/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2013, que regula las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas, recogiendo los corredores y áreas prioritarias en materia de infraestructuras energéticas.

Asimismo, la citada Resolución contemplaba la cofinanciación del programa «Conectar Europa» (*Connecting Europe Facility –CEF–*) de la Comisión Europea, a través de la concesión de ayuda financiera comunitaria a los PIC en el ámbito de las redes transeuropeas de energía. En concreto, la Comisión Europea adoptó la «COMMISSION IMPLEMENTING DECISION of 9.2.2018 on the selection and award of grants for actions contributing to projects of common interest under the Connecting Europe Facility in the field of trans-European energy infrastructure(C(2018) 655 final)», donde otorgó al proyecto «Works for Biscay Gulf electricity France-Spain interconnection» (*Reference: 2.7-0013-FRES-W-M-17*) una ayuda financiera de 578.487.000 €, dentro de la convocatoria CEF-2017. Adicionalmente el proyecto se ha beneficiado de 10.067.328 € de las convocatorias TEN-2013, CEF-2014 y CEF-2016.

Durante el año 2020 se actualizaron los costes del proyecto debido a importantes cambios técnicos, siendo la principal modificación la eliminación del cruce submarino del cañón de Capbreton. El presupuesto actualizado ascendía a 1.950 M€.

Cuarto.

Con fecha 19 de abril de 2022, se publicó en el BOE la «Resolución de 8 de abril de 2022, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de marzo de 2022, por el que se aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026».

Dicho documento de planificación vigente recoge el proyecto identificado como «INT\_ESP-FRA\_1: Interconexiones internacionales España-Francia por el Golfo de Vizcaya», con un CAPEX previsto de 934,3 M€ (parte de la inversión del proyecto que ha de ser soportada por el sistema eléctrico español), un OPEX previsto de 9,14 M€, así como un desglose de unidades físicas que engloba: 3 posiciones 400. kV, tipo convencional, 50 kA, todas las configuraciones, 1 km de línea aérea 400 kV (triplex) Doble Circuito y 390 km de Cable submarino (dicha longitud es la prevista para la totalidad del enlace submarino). Dicha instalación se encuentra incluida en el Anexo I del referido Plan de desarrollo y conforme a lo que establece el artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, y se considera vinculante en lo que se refiere a las características técnicas de la misma.

Quinto.

Con fecha 7 de julio de 2022, Red Eléctrica de España, S.A.U. (en adelante REE) remitió a la CNMC una nota acordada entre RTE (*Réseau de Transport d'Électricité*, gestor de la red de transporte francés) y REE donde se indicaba que la estimación del coste del proyecto aumentaba significativamente desde los 1.950 M€ a alrededor de 2.500 M€ más 200 M€ adicionales de contingencias.

Con fecha 30 de septiembre de 2022, se ha recibido en la CNMC escrito de REE, como gestor de la red de transporte de electricidad, por el que solicita una modificación de los parámetros de la citada resolución de singularidad de la interconexión eléctrica con Francia por el Golfo de Vizcaya dictada por la DGPEM, de fecha 24 de mayo de 2019 y el reconocimiento de la ampliación de los costes para el despliegue de la citada interconexión eléctrica. Dicho escrito expone que el reconocimiento retributivo solicitado por REE es debido a un cambio importante del trazado de dicha interconexión, así como por el contexto de saturación de los mercados de producción de materiales constructivos que se ve agravado por la escasa oferta de empresas con capacidad

técnica y tecnológica suficiente para proveer los activos constructivos necesarios y los servicios requeridos para la construcción y puesta en funcionamiento de estos.

Al respecto, REE expone que el presupuesto estimado para el proyecto se ha visto incrementado de forma que ha pasado de un importe conforme a lo recogido en 1.750 M€ ( $\pm$  200 M€) a 2.700 M€ (con una provisión de riesgos de 180 M€).

De igual forma, durante el proceso de análisis y evaluación de la información remitida en el escrito de 30 de septiembre de 2022, se han requerido a REE una serie de aclaraciones adicionales sobre las cuestiones técnicas y operativas del proyecto. En concreto, se ha pedido la gestión individualizada de los subproyectos en que se ha dividido el proyecto general, con un contenido pormenorizado de dichos subproyectos, así como las partidas económicas desglosadas con mayor detalle. También se ha requerido una mayor explicación en la justificación del apartado de «Contingencias», «Riesgos e incertidumbres», «Otros costes» y «Despachos de maniobra». Por último, se han solicitado aclaraciones sobre el tratamiento diferenciado de algunas partidas de OPEX señaladas en el referido escrito y un análisis comparativo diferencial entre dichos tratamientos. Todas las aclaraciones han sido proporcionadas por REE y constituyen la base fundada y complementaria del análisis realizado sobre la solicitud de modificación de los parámetros técnicos de la interconexión.

Sexto.

Mediante escrito de 1 de febrero de 2023, se ha recibido declaración conjunta de RTE y REE señalando que el presupuesto estimado para el proyecto se ha visto incrementado, pasando de 1.750 M€ ( 200 M€) –presupuesto que sirvió de base al acuerdo de reparto de la financiación de 2017– a 2.850 M€ (con una provisión de riesgos adicional de 250 M€).

El incremento de presupuesto es debido, de acuerdo con lo indicado por REE, al contexto de saturación de los mercados de producción de materiales constructivos que adicionalmente se ve agravado por la escasa oferta de empresas con capacidad técnica y tecnológica suficiente para proveer los activos constructivos necesarios y los servicios requeridos para la construcción y puesta en funcionamiento de estos, así como también a un cambio importante del trazado de dicha interconexión.

Por todo ello, los reguladores nacionales, CNMC y CRE han adoptado la decisión conjunta de fecha 2 de marzo de 2023 que modifica la decisión conjunta sobre asignación transfronteriza de costes adoptada en 2017 con el fin de modificar la referencia de costes del proyecto y su distribución, adaptándolo al contexto actual.

Las modificaciones acordadas entre ambos reguladores son:

- Actualización del coste inicial del proyecto previsto en la Decisión Conjunta de 2017 a 2.390 M€, que se divide al 50% entre los dos transportistas.
- Los sobrecostes previstos por encima de 2.390 M€ y hasta 2.700 M€ serán soportados en un 62,5 % por REE y en un 37,5% por RTE.
- Cualquier sobrecoste previsto sobre 2.700 M€ será soportado al 50% por cada transportista.
- Eliminación de la previsión relativa a la contribución neta de REE hasta 875 M€.
- Reparto de las rentas de congestión al 50% entre REE y RTE.
- Previsión adicional para que, en el caso de que la Unión Europea asigne de forma directa ayudas adicionales al proyecto, estas se asignen en primer lugar a REE hasta compensar el reparto de la ayuda anterior prevista en la Decisión Conjunta de 2017.

El resto de los aspectos establecidos dentro de la citada Decisión Conjunta de 22 de septiembre de 2017 se mantienen inalterados.

Séptimo.

Con fecha 17 de marzo de 2023, la propuesta de Resolución de modificación de algunos de los parámetros de la Resolución de singularidad de la Interconexión España-

Francia por el Golfo de Vizcaya, dictada por la Dirección General de Política Energética y Minas con fecha 24 de mayo de 2019, ha sido sometida a trámite de audiencia para el gestor de la red de transporte. En dicha propuesta se establece un seguimiento de los principales conceptos de inversión asociados al referido proyecto de interconexión.

Octavo.

Con fecha 30 de marzo de 2023 ha tenido entrada en el registro de la CNMC escrito de REE adjuntando las «Alegaciones a la propuesta de Resolución de la CNMC por la que se establece el carácter singular de la interconexión eléctrica España-Francia».

Noveno.

Visto el escrito de alegaciones y justificación económica actualizada de la solicitud de modificación de parámetros técnicos efectuada, la CNMC ha elaborado una Memoria justificativa de la Resolución sobre la modificación de los parámetros de la citada resolución de fecha 24 de mayo de 2019 y el reconocimiento de la ampliación de los costes para el despliegue de la citada interconexión eléctrica, cuyas conclusiones se trasladan a la presente Resolución.

## II. Fundamentos de Derecho

Primero. *Habilitación competencial.*

Mediante Resolución de fecha 24 de mayo de 2019 de la DGPEM, se otorgó el carácter singular de la instalación de transporte de energía eléctrica denominada interconexión España-Francia por el Golfo de Vizcaya.

Posteriormente, el artículo 9.5 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre de la CNMC, estableció que «El carácter singular de una inversión se determinará por resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.»

De esta forma, la solicitud de 30 de septiembre de 2022, formulada por REE para la modificación de determinados parámetros de la referida Resolución de singularidad, inicia un nuevo procedimiento administrativo y, conforme a lo dispuesto en la mencionada circular, resulta de competencia de la CNMC, quien deberá determinar mediante resolución, si fuera procedente, la modificación de dichos parámetros de la citada Resolución de singularidad de 24 de mayo de 2019.

De igual forma, en el marco de las competencias retributivas de la CNMC que le otorga la Ley 3/2013, de 4 de junio, en su redacción dada por el Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, la retribución de los activos que se ejecuten para la interconexión eléctrica entre España y Francia por el Golfo de Vizcaya estará condicionada a que dichos activos sean coherentes, técnica y económicamente con lo fijado en la Planificación 21-26. Asimismo, los criterios de retribución de dichas actuaciones, una vez se pongan en explotación, serán los establecidos tanto en la referida Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la CNMC como en la Circular informativa 4/2021, de 5 de mayo.

Por otro lado, en el marco de las competencias establecidas para las autoridades reguladoras nacionales tanto en el Reglamento (UE) n.º 347/2013 como el Reglamento (UE) 2022/869, se establece la obligatoriedad de comunicación por parte del Gestor de la Red de Transporte de los hitos de avance y de las actualizaciones de los costes asociados al proyecto.

Segundo. *Previsiones de la Circular 5/2019 sobre la retribución de las instalaciones singulares.*

El artículo 9 de la Circular 5/2019 establece que las instalaciones de transporte que podrán ostentar el carácter singular serán aquellas que tengan «condiciones de diseño, configuración, operativas o técnicas que difieran de los estándares considerados en los

valores unitarios de referencia de inversión y operación y mantenimiento recogidos en la circular de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia que se apruebe a tal efecto», identificando de forma expresa el carácter singular de «los tendidos submarinos, los tendidos desarrollados en corriente continua y las estaciones conversoras de corriente alterna a corriente continua, así como los despachos de maniobra y telecontrol de la red de transporte».

De igual forma, dicho artículo 9 expone que el carácter singular de una inversión se determinará por resolución de la CNMC, previa justificación por parte de la empresa transportista quien deberá detallar y exponer de forma justificada «todas aquellas razones de gestión técnica del sistema, motivos técnicos, de seguridad y calidad industrial, así como la sostenibilidad económica y financiera de la misma» que la hagan merecedora de dicho carácter singular. De igual forma expone la necesidad de que la empresa transportista aporte «una estimación del valor de inversión y de los costes de operación y mantenimiento para la infraestructura en cuestión, así como de las ayudas previstas en el momento de la solicitud y del volumen de la inversión que se prevé que sea financiado por terceros.»

Finalmente establece las condiciones que podrían motivar la no inclusión dentro del régimen retributivo específico de las instalaciones de transporte y fija, «con carácter general, una Vida Útil regulatoria de 40 años», que puede variarse en caso de que la Resolución de la CNMC que establecerá el carácter singular de dicha instalación de transporte fije otro valor para dicho parámetro.

En lo que se refiere al valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema a reconocer a las inversiones que sean clasificadas como singulares, el apartado 9 del referido artículo 9 establece que deberá seguirse el mismo procedimiento que el que se aplica a las instalaciones no singulares definido en el artículo 7 de la citada Circular 5/2019, considerando el valor de inversión de la resolución de singularidad en lugar del parámetro

$$VI_{n-2,p}^{j, \text{valores unitarios}}$$

y fija que dicho valor máximo de inversión retribuable con cargo al sistema no podrá superar en 1,25 veces la cantidad del valor de inversión fijado en la citada resolución de singularidad, multiplicado por el factor de retardo retributivo de la inversión de la citada instalación, calculado con la tasa de retribución financiera establecida en la Circular 2/2019, de 12 de noviembre, de la CNMC. En concreto, el artículo 9 de la Circular 5/2019 establece que la determinación del valor de inversión con derecho a retribución a cargo del sistema de aquellas inversiones que sean clasificadas como singulares será calculado conforme a la siguiente expresión:

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

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

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

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



Por otro lado, en lo que respecta a la retribución por operación y mantenimiento de las instalaciones singulares, el apartado 10 del reiterado artículo 9, establece que se fijará en la citada Resolución de la CNMC que otorgará el carácter singular calculándose conforme a la expresión definida en dicho apartado 10, sin considerar ningún tipo de coste financiero asociado al retardo que se produce en el cobro de esta. También fija un límite para la cuantía del valor máximo de retribución por operación y mantenimiento para la instalación singular que no podrá exceder más de un 25% adicional a la cantidad del valor de retribución de operación y mantenimiento que otorgue para dicha instalación la citada resolución de carácter singular.

Tercero. *Previsiones de la normativa europea sobre la financiación de los proyectos de interconexión.*

En cuanto a la financiación de los proyectos de interconexión, el artículo 19 del Reglamento (UE) 2019/943, en su apartado 2, establece los usos prioritarios a dar a los ingresos procedentes de las rentas de congestión:

«2. Los objetivos siguientes tendrán prioridad con respecto a la asignación de los ingresos derivados de la asignación de capacidad interzonal: a) garantizar la disponibilidad real de la capacidad asignada, incluida la compensación por firmeza; o b) mantener o aumentar la capacidad interzonal a través de la optimización del uso de los interconectores existentes mediante medidas correctoras coordinadas, en su caso; o cubrir los costes derivados de las inversiones en la red pertinentes para reducir la congestión de los interconectores.»

El apartado 3 del mismo artículo 19 establece que, una vez cubiertos uno de los objetivos prioritarios, se podrá emplear el remanente de ingresos procedentes de las rentas de congestión para la reducción de tarifas de acceso a las redes.

«3. En el caso de que se hayan cumplido adecuadamente los objetivos prioritarios establecidos en el apartado 2, los ingresos podrán emplearse como ingresos que habrán de tener en cuenta las autoridades reguladoras nacionales a la hora de aprobar la metodología para cálculo de las tarifas de acceso a las redes o para fijar esas tarifas, o para ambos. Los ingresos restantes se depositarán en una cuenta interna separada hasta el momento en que puedan invertirse con los fines especificados en el apartado 2.»

Cuarto. *Sostenibilidad económica de las infraestructuras previstas en la planificación.*

En cuanto a la sostenibilidad económica de las infraestructuras previstas en la planificación eléctrica, el artículo 4 de la Ley 24/2013 establece que:

«La planificación eléctrica tendrá por objeto prever las necesidades del sistema eléctrico para garantizar el suministro de energía a largo plazo, así como definir las necesidades de inversión en nuevas instalaciones de transporte de energía eléctrica, todo ello bajo los principios de transparencia y de mínimo coste para el conjunto del sistema.(...)»

3. Dicha Planificación incluirá los siguientes aspectos:(...)

c) Previsiones relativas a las instalaciones de transporte y distribución de acuerdo con la previsión de la demanda de energía eléctrica, que resulten óptimas conforme al análisis de coste y beneficio de las distintas opciones o niveles de adecuación del sistema para atender dicha demanda garantizando la seguridad de suministro. (...)

La planificación de la red de transporte de energía eléctrica, incluyendo las eventuales revisiones que pudieran realizarse, se llevará a cabo sujetándose al principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema eléctrico previsto en el artículo 14 y, en todo caso, teniendo en cuenta los límites de inversión anual que se establezcan reglamentariamente. (...)

Quinto. *Valoración de las circunstancias producidas.*

El proyecto de interconexión eléctrica entre España y Francia por el golfo de Vizcaya ha sido ya reconocido como instalación singular, en virtud de resolución de 24 de mayo de 2019 de la DGPEM. Lo que plantea REE es la modificación de las previsiones de esa resolución.

Esta posibilidad se encuentra contemplada en el apartado 8 del artículo 9 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la CNMC, que establece que «Cuando hubiera transcurrido un periodo superior a un año desde que se otorgó el carácter singular a la instalación, y se hubieran producido circunstancias o hechos que alterasen las condiciones bajo las cuales se dictó la resolución de singularidad, la empresa transportista podrá solicitar la modificación de los parámetros de dicha resolución, siempre que no se hubiera dictado aún autorización administrativa de la instalación».

No habiéndose dictado aún autorización administrativa de la instalación, REE ha solicitado el 30 de septiembre de 2022 una modificación de los parámetros de la singularidad contemplados en la resolución de la DGPEM de 24 de mayo de 2019.

Alega, como justificación esencial, el contexto de saturación de los mercados de producción de materiales constructivos, poniendo de relieve, adicionalmente, una modificación de trazado y características de la instalación.

A este respecto, la CNMC y CRE, en el marco de la decisión conjunta adoptada en fecha 2 de marzo de 2023, han valorado los nuevos costes del proyecto, adaptando al contexto actual la distribución de los costes entre ambos países.

Considerando, de este modo, que, en ese caso, se producen las circunstancias previstas en el apartado 8 del artículo 9 de la Circular 5/2019, se procede a la modificación de las previsiones contenidas en la resolución de singularidad que fue otorgada el 24 de mayo de 2019. Teniendo en cuenta, no obstante, las exigencias del principio de sostenibilidad, se considera procedente limitar el reconocimiento retributivo de la inversión con cargo a peajes a aquella cantidad que ha sido contemplada en la planificación eléctrica vigente (Planificación Energética-Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026), sin perjuicio de la financiación del resto de la inversión (con el límite que se reconoce) con cargo a rentas de congestión. Por otra parte, dado que la solicitud planteada por REE implica una modificación de las actuaciones contempladas en dicha planificación, aprobada por Consejo de Ministros en su reunión del día 22 de marzo de 2022, la modificación de los parámetros retributivos que se realiza por medio de esta resolución debe ir acompañada de la incorporación de dichas actuaciones en la planificación eléctrica.

Se incluye en un anexo a esta resolución el detalle de la memoria justificativa sobre la modificación de los parámetros de la resolución por la que se otorga el carácter singular de la interconexión eléctrica entre España y Francia por el Golfo de Vizcaya, incluyéndose en el régimen retributivo de inversiones singulares, cuyas conclusiones se trasladan a la presente Resolución.

Por todo lo anterior, conforme a las funciones asignadas en el artículo 7.1.g) de la Ley 3/2013 de 4 de junio y de conformidad con la Circular 5/2019, previo trámite de audiencia, la Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en su sesión del día 20 de abril de 2023, resuelve:

Primero.

Mantener el carácter singular, reconocido el 24 de mayo de 2019, mediante la «Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas por la que se otorga el carácter de singular de la interconexión eléctrica entre España y Francia por el Golfo de Vizcaya y se incluye en el régimen retributivo de inversiones singulares con características técnicas especiales a los efectos previstos en el Real Decreto 1047/2013, de 27 de diciembre», del conjunto de actuaciones correspondientes a «la interconexión

eléctrica entre España y Francia por el Golfo de Vizcaya» en su nueva configuración y alcance incluyendo las siguientes actuaciones:

- Conexión a subestación existente (Gatica 400 kV) y actuaciones asociadas:
  - Ampliación SE Gatica 400 kV (6 posiciones AIS).
  - Doble conexión en cable a la estación convertora (300 y 500 m, 2500 mm<sup>2</sup> Cu).
- Estaciones convertoras en Gatica (EC Gatica).
- Tramo marino y cables terrestres en España incluyendo aterraje:
  - Línea subterránea Gatica – PHD Lemóniz (12,5 km).
  - Cable submarino Lemóniz – Frontera francesa (94 km).

Segundo.

La actuación correspondiente a la nueva «interconexión eléctrica entre España y Francia por el Golfo de Vizcaya» debe ser considerada a todos los efectos como parte integrante de la Red de Transporte Primario.

Tercero.

Con el fin de asegurar la sostenibilidad económica del sistema, se considera necesario limitar el reconocimiento retributivo de la inversión con cargo a peajes a aquella cantidad que fue contemplada en la planificación eléctrica vigente, teniendo en cuenta los siguientes términos:

a) Se establece como mejor estimación económica del valor de inversión del proyecto considerado con carácter singular  $VI^{\text{Resolución Singularidad}}$ , la cantidad de 1.463.750.000 € sin considerar la provisión de riesgos.

b) El valor de inversión con derecho a reconocimiento por parte del sistema, no podrá ser superior a 1,25 veces de la cantidad resultante del valor de inversión de la resolución de singularidad de 1.463.750.000 €, una vez deducida la ayuda financiera correspondiente a España del total concedido dentro de la convocatoria CEF-2017, así como cualquier otra ayuda que pudiera recibir el proyecto.

Tal y como se indica el artículo 9 de la Circular 5/2019, dado que, en este caso, el 10% de la subvención de organismos de la Unión Europea indicada en el antecedente tercero supera la cuantía de 10M€, REE podrá retener 10 M€ del total de la subvención que le correspondería a España.

c) El valor máximo de inversión con derecho a retribución a cargo de peajes  $VI$  será 861.245.324 € tal como está previsto en la planificación vigente en el momento de aprobación de esta resolución, multiplicado por el factor de retardo retributivo de la inversión de la citada instalación, calculado en la Circular 2/2019, de 12 de noviembre, de la CNMC, o norma que la sustituya, para el periodo regulatorio 2026-2031.

d) Una vez se disponga del valor real del proyecto que se derive de la correspondiente auditoría de inversión  $VI^{\text{real}}$ , se le sumará a este valor la mitad de la diferencia entre  $VI^{\text{Resolución Singularidad}}$  y  $VI^{\text{real}}$ , según lo establecido en el artículo 9.9 de la Circular 5/2019. A la cantidad que resulte, se le deberán descontar las ayudas públicas que pueda obtener el proyecto, así como los importes de las rentas de congestión necesarias, para que el valor de inversión con derecho a retribución a cargo de peajes coincida con el valor recogido en la planificación eléctrica vigente de 861.245.324 €.

e) La senda de uso de las rentas de congestión que se destine a la financiación del proyecto se establecerá anualmente vía la resolución de peajes. De igual forma, en el caso de que las rentas recaudadas sean mayores que la cuantía prevista en el apartado d anterior, el importe excedentario se incorporará en el cálculo de los peajes de acceso. En el caso de que sean inferiores, la diferencia se financiará con cargo a las rentas de congestión de los años siguientes.



Cuarto.

Establecer la estimación económica del valor de los costes por operación y mantenimiento anuales de la actuación considerada con carácter singular, la cantidad de 4.668.000 €/año, tomando en consideración los acuerdos establecidos en la Decisión Coordinada de fecha 2 de marzo de 2023 así como la actualización de la estimación comunicada por REE en su escrito de alegaciones de 30 de marzo de 2023.

De igual forma se procede a establecer el valor máximo de retribución anual por operación y mantenimiento, como la cuantía resultante de multiplicar 1,25 veces la cantidad de 4.668.000 €/año, lo que asciende a 5.835.000 €/año, todo ello según lo dispuesto en el artículo 9 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, para las actuaciones indicadas en el apartado primero.

La retribución anual por operación y mantenimiento a reconocer para el conjunto de las actuaciones indicadas en el apartado primero, no podrá superar esta cuantía.

Asimismo, reconocer el valor del canon definitivo como consecuencia de la ocupación del «Dominio Público Marítimo Terrestre» del proyecto, debiendo ser tratado como un «*pass-through*» desde el momento en que dicha instalación empiece a ser retribuida, no pudiendo superar la cuantía resultante de multiplicar por 1,25 la cantidad de 4.440.000 €/año.

Quinto.

Mantener la vida útil regulatoria fijada por la Resolución de fecha 24 de mayo de 2019 para el conjunto de instalaciones a las que se refiere el apartado primero de esta resolución, dado que atendiendo a lo dispuesto en el artículo 9.7 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la CNMC, se considera que no procede revisar dicha vida útil.

Sexto.

Dado que las actuaciones previstas en el apartado primero de este Resuelve difieren de las recogidas en el documento de Planificación Energética - Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026, aprobado por Consejo de Ministros en su reunión del día 22 de marzo de 2022, dentro de la denominada actuación «INT\_ESP-FRA\_1: Interconexiones internacionales España-Francia por el Golfo de Vizcaya», la descripción técnica de las citadas actuaciones contempladas en el apartado primero debe quedar recogida en la Planificación eléctrica, o documento del Plan de Desarrollo de la Red de Transporte que lo sustituya, tal como se establece en el artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Séptimo.

El conjunto de instalaciones a las que hace referencia el apartado primero de esta resolución está sujeto a las obligaciones de información y a las inspecciones que se puedan efectuar sobre las mismas, tal como se recoge en los artículos 16 y 17, dentro del capítulo VI de «Información y Auditoría» de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la CNMC y en la Circular informativa Circular 4/2021, de 5 de mayo.

Octavo.

La presente Resolución será eficaz desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Publíquese la presente resolución en el «Boletín Oficial del Estado», de conformidad con lo establecido a este respecto en el artículo 7.1, párrafo final, de la Ley 3/2013, de 4 de junio.

Esta Resolución pone fin a la vía administrativa y puede interponerse contra ella recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su publicación en el BOE de conformidad con lo

establecido en la disposición adicional cuarta, 5, de la Ley 29/1998, de 13 de julio, en el plazo de dos meses.

De igual forma, se hace constar que frente a la presente resolución no cabe interponer recurso de reposición, de conformidad con lo establecido en el artículo 36.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC.

Madrid, 20 de abril de 2023.–El Secretario del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, Miguel Bordiú García-Ovies.