

## NOTA DE PRENSA

### **La CNMC desaconseja que solo buques registrados en España puedan acceder a determinados servicios en los puertos nacionales**

- Esta medida, conocida como reserva de bandera, supone que solo esos buques puedan acceder a servicios como el remolque y amarre
- En el caso español, su gestión está principalmente en manos de empresas monopolísticas que cobran tarifas excesivas.
- Se trata de una medida proteccionista contraria al derecho de la Unión Europea.

**Madrid, 28 de diciembre de 2018-** La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha publicado un informe en el que responde a la consulta planteada por el [Instituto Nacional de la Marina](#) sobre el establecimiento de una reserva de bandera en la prestación de servicios portuarios ([INF/CNMC/160/18](#)).

Desde hace décadas el sector de servicios portuarios sufre una intensa competencia internacional por parte de buques registrados en otros países. La reserva de bandera es una medida proteccionista que se utilizó en el pasado como reacción a esa competencia internacional. De esta forma, se permite únicamente a buques registrados en un país, en este caso en España, acceder a servicios técnico-náuticos, como son el practicaje, remolque y amarre. Se ha comprobado que este tipo de medidas acaban siendo ineficaces y generan conflictividad en las relaciones comerciales internacionales.

El buen funcionamiento de estos servicios portuarios es un elemento fundamental en el comercio internacional, que se realiza principalmente por transporte marítimo. Sin embargo, en el caso español, la gestión de los servicios técnico-náuticos presenta un amplio margen de mejora. Habitualmente son empresas monopolísticas, que cobran tarifas excesivas y fijadas de forma poco eficiente, las que realizan esas actividades, según reconoce [Puertos del Estado](#).

### **Restricciones a la competencia**

En su informe, la CNMC recuerda que limitar la prestación de los servicios portuarios a buques con bandera española supone fuertes restricciones a la competencia:

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del informe aprobado por el Consejo se publica en la página web de la CNMC, una vez eliminados los elementos de confidencialidad, y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*

- Limita la entrada de nuevas empresas, al prohibir el acceso de buques extranjeros, que podrían introducir eficiencia e innovación en el sector.
- Refuerza el poder de las empresas que ya están en el mercado, generalmente en régimen de monopolio. De esta forma, aumenta el riesgo de mayores precios y peor calidad del servicio.
- El hecho de que la reserva de bandera se esté solicitando por la patronal de empresas instaladas y que coincida con la amenaza de entrada de empresas internacionales (en especial en el sector de remolcadores) aumenta el riesgo de “captura del regulador”. Es decir, de que la medida responda únicamente al beneficio de las empresas que están instaladas en el mercado y no al interés general.

### **Regulación de la UE y principios de buena regulación**

La Unión Europea aprobó recientemente el [Reglamento 2017/352](#) que pretende mejorar los servicios portuarios y eliminar restricciones innecesarias que afectan a su funcionamiento.

La normativa comunitaria no liberaliza este mercado completamente, pero sí que alude a una situación de “competencia regulada”. De esta forma se permite la libre prestación de los servicios portuarios, con excepciones muy tasadas por determinados motivos de interés público y sujetas a supervisión.

En el caso de la reserva de bandera se autoriza de forma muy excepcional y bajo condiciones muy estrictas: i) la medida debe ser “necesaria” para garantizar el “pleno cumplimiento de las obligaciones en el ámbito social y laboral”; ii) no puede ser una decisión discriminatoria, y debe basarse en motivos transparentes y objetivos y no crear barreras comerciales desproporcionadas; iii) se debe informar de la decisión a la Comisión antes de tomarla, y iv) parece estar dirigido especialmente a los servicios de remolque y amarre.

En la consulta planteada por el [Instituto Nacional de la Marina](#), la CNMC considera que no existen dichas condiciones ni se trata de una medida que se ajuste a los principios de buena regulación (necesidad y proporcionalidad).

Por lo tanto, parece más razonable avanzar en la liberalización de los servicios portuarios para conseguir un aumento de la competencia, eficiencia, innovación y bienestar de los ciudadanos.

La CNMC es el organismo independiente regulador de los mercados y que garantiza y promueve una competencia efectiva. Este informe se emite a solicitud del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, en ejercicio de las competencias consultivas de la CNMC en aplicación del artículo 5.2 de la [Ley 3/2013, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia](#).

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. El texto íntegro del informe aprobado por el Consejo se publica en la página web de la CNMC, una vez eliminados los elementos de confidencialidad, y se puede consultar mediante el vínculo que figura en la nota de prensa. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*