

Información personal o institucional

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?

Asociación Española del Gas

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

Asociación Española del Gas (SEDIGAS)

¿Desea publicar el nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?

Público

E-mail de contacto (se mantendrá confidencial)

Confidencial

Selección de temas

Elija una o varias opciones sobre las cuestiones que desea responder

7. Cuestionario común – Servicio comercial de suministro de **COMBUSTIBLE A BUQUES (BUNKERING)**

Cuestionario

7. Cuestionario común – Servicio comercial de suministro de **COMBUSTIBLES A BUQUES(BUNKERING)**

1) ¿Considera que el diseño de la regulación del servicio (especialmente los pliegos de condiciones particulares, art. 139 TRLPEMM) es suficientemente participativo y tiene debidamente en cuenta las circunstancias del mercado del servicio correspondiente? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

España debe aplicar el Reglamento (UE) 2017/352 que se aplica a todos los puertos de la red transeuropea de transporte que incluye a la mayoría de nuestros puertos de interés general.

La aplicación del nuevo Reglamento obliga ahora a revisar y, en su caso, adaptar nuestra normativa estatal a las previsiones de la norma comunitaria. Entre otros aspectos:

1. Se debería de disponer de pliegos específicos diferenciando el bunkering de combustibles líquidos (tradicionales) del de GNL.
2. Debería igualmente no establecerse obligación de servicio público en virtud de la posible exención del art. 3 del Reglamento 2017/352 y actuar en consecuencia con lo que se ha hecho en otros puertos europeos circundantes y concurrentes con los españoles: no aplicarlo, y de esta forma también tratar de proteger en especial a los que asumen el riesgo de grandes inversiones en buques, almacenamiento, etc.
3. No establecer obligaciones al servicio de bunkering de GNL de acceso universal, regularidad y continuidad de suministro, por las imposibilidades operativas que dichas obligaciones implicarían.
6. Se podría facilitar las cuentas anuales de la empresa, pero sin obligaciones de desglose

detallado.

7. Cada empresa se responsabilizará de sus operaciones, no debiendo existir obligaciones compartidas o solidarias con otras empresas.

8. El establecimiento de la solvencia técnica deberá acreditarse mediante criterios prefijados y objetivos, sin existir la posibilidad de que quede a juicio/discrecionalidad de cada Autoridad Portuaria.

9. La inclusión o establecimiento de tarifas mínimas/máximas en la prestación del servicio y Licencias de Suministro, sería muy lesivo para la competitividad de los Puertos Españoles además de abrir la posibilidad de diferenciación entre ellos y con el resto de Puertos del entorno internacional, en especial de aquellos con elevada proximidad geográfica y bajo un régimen normativo fuera de la UE

a. ¿Cómo valoraría en general el procedimiento administrativo para obtener autorizaciones (Simplicidad; Acceso a información; Transparencia del proceso; Celeridad; Flexibilidad)?

- **Simplicidad:** 1
- **Acceso a información:** 1
- **Transparencia del proceso:** 1
- **Celeridad:** 1
- **Flexibilidad:** 1

Acompañe su valoración de un comentario e indique el (los) puerto(s) de interés general al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Sobre el acceso a la información, consideramos que no se conoce que la información necesaria para la obtención de la licencia sea pública, por lo que creemos que deberían establecerse protocolos concretos y públicos.

Sobre la transparencia del proceso, no existen protocolos públicos específicos sobre el procedimiento y pasos a seguir para la obtención de la licencia, por lo que para mayor transparencia y estabilidad para los agentes deberían hacerse públicos y con reglas suficientemente claras.

Además, no existe estandarización sobre los procesos y requerimientos para todos los puertos, dando lugar a una falta de previsión e información para los agentes sobre los potenciales cambios a los requisitos. Sería conveniente además disponer de la documentación en inglés permitiendo mayor acceso a la misma por parte de agentes internacionales.

Hay que evitar las barreras regulatorias, sobre todo en una actividad con notable competencia (tanto de puertos españoles como internacionales próximos o cercanos, como se ha indicado), por lo que es del todo necesario limitar la imposición de estructuras tarifarias, obligaciones de servicio público y condiciones de los pliegos particulares por cada puerto en España.

En este sentido, es importante tener una Ley que tenga carácter puramente principal o integral, que defina criterios y objetivos comunes para todos los puertos, que deje poco espacio para el posterior desarrollo normativo por parte de las administraciones (Autoridades Portuarias - AP) a quienes compete formular las políticas de los puertos. Se necesita una legislación actualizada que regule con normas homogéneas la actuación (y posibles/ulteriores) inversiones en infraestructuras, así como de los servicios que se prestan en los puertos.

Igualmente urge disponer de unos Pliegos de Prescripciones Particulares publicados por

Puertos del Estado que sirvan de referencia para homogeneizar los Pliegos publicados por las distintas Autoridades Portuarias.

En la actualidad nos encontramos con procesos que conllevan una compleja carga administrativa para obtener licencias, incluso siendo estas puntuales. Cada AP tiene unos criterios distintos. Algunas no disponen de pliegos publicados, lo que conlleva unos criterios distintos que se ven modificados a lo largo del proceso con inclusión de información adicional. Con todo, el resultado es que los plazos para la obtención de licencias se dilatan comprometiendo la viabilidad de las operaciones de suministro de GNL.

Todo ello sin dejar de comparar en todo momento los Puertos Españoles, su legislación y costes con Puertos del entorno, tanto UE como NO UE.

b. ¿Cómo valora los requisitos exigidos para la obtención de autorización, tanto los requisitos de solvencia económico-financiera (incluidas garantías y avales) como los de solvencia técnico-profesional (capacitación, experiencia...)?

- **Solvencia económico-financiera:** 6
- **Solvencia técnico-profesional:** 8

Acompañe su valoración de un comentario e indique el (los) puerto(s) de interés general al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Cada empresa se responsabilizará de sus operaciones, no debiendo existir obligaciones compartidas o solidarias con otras empresas.

El establecimiento de la solvencia técnica deberá acreditarse mediante criterios prefijados y objetivos, sin existir la posibilidad de que quede a juicio/discreción de la Autoridad Portuaria.

Es necesario abordar con mayor claridad la relación entre las licencias de prestación de servicios portuarios abiertas al uso general y las licencias de autoprestación y de integración de servicios, de forma que sus efectos sean neutrales en relación a la competencia entre prestadores de servicios portuarios, promoviendo la complementariedad, muy especialmente si consideramos el que nos encontramos ante un proceso de desarrollo incipiente de la demanda de bunkering de GNL, debiendo por tanto primar el objetivo de conseguir agregación de demanda en beneficio del desarrollo de combustibles alternativos menos contaminantes.

En este sentido la licencia de autoprestación* no debería competir con la licencia de servicio portuario en aquellos puertos de alto potencial de demanda donde sea necesario agregar la misma en un mercado incipiente como el de bunkering. En puertos más “pequeños” o cuando la demanda ya este consolidada podrían coexistir dos licencias.

La autoprestación es un tipo de licencia que no se ha demandado ni necesitado hasta el momento, su existencia puede desvirtuar la libre competencia de mercado al reducirlo de modo artificial y con requerimientos diferentes al resto de participantes.

Acompañe su valoración de un comentario sobre la(s) exigencias concretas e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Es conveniente adecuar las exigencias de medios humanos en la actividad de bunkering a las necesidades reales de un barco que opera en un puerto. En este sentido, algunos puertos

basan las exigencias de medios humanos en la normativa IGC, que está pensada para navegación transoceánica. Unos requerimientos más cercanos a la normativa ADN (barcos de gas en puertos y ríos), que exigen menos medios humanos serían más adecuados para mejorar la competitividad del servicio.

Por ello, la normativa actual requeriría de una revisión de los medios humanos necesarios que sean específicos para barcos de GNL más pequeños (gabarras small-scale).

Acompañe su valoración de un comentario sobre la(s) exigencias concretas e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Los medios materiales deberán estar adecuados a la naturaleza y riesgos de la actividad específica de suministro de GNL.

4) Respecto al sistema de otorgamiento de concesiones y autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario (arts. 72-103 TRLPEMM), ¿considera que el sistema vigente genera incentivos adecuados para lograr un entorno competitivo en los servicios prestados en puertos? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Sería deseable que el TRLPEMM abordara con mayor claridad la relación entre las licencias de prestación de servicios portuarios abiertas al uso general y las licencias de autoprestación y de integración de servicios, de forma que sus efectos sean neutrales en relación a la competencia entre prestadores de servicios portuarios, promoviendo la complementariedad muy especialmente si consideramos el que nos encontramos ante un proceso de desarrollo incipiente de la demanda de bunkering de GNL, debiendo por tanto primar el objetivo de conseguir agregación de demanda. En este sentido creemos que la licencia de autoprestación no debería competir con la licencia de servicio portuario en aquellos puertos de alto potencial de demanda donde sea necesario agregar la misma en un mercado incipiente como el de bunkering. En puertos más “pequeños” o cuando la demanda ya este consolidada podrían coexistir dos licencias. En todo caso si se considerase que ambas licencias deben coexistir siempre y en cualquier puerto, que al menos se considere establecer la compensación económica que, en su caso, los títulos de la licencia de autoprestación deberán abonar como contribución a las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al uso general.

5) Otros comentarios o sugerencias respecto a la regulación y la situación competitiva de los servicios en puertos. Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Sería inaceptable que un operador asumiera el riesgo y ventura de la realización de inversiones de las que luego por mor de la universalidad, etc. se puedan beneficiar terceros – aún con establecimiento de tarifas para ellos, pues para estos serían costes variables mientras que para los prestadores del servicio serían costes fijos sujetos a la duración de contratos, tengan mayor o menor demanda.

Para el cálculo de la tarifa del servicio portuario de bunkering de GNL, no se debe contemplar el coste de la molécula de GNL, sino únicamente el servicio logístico

A la tasa por infraestructura portuaria se le deben aplicar descuentos por parte de los puertos en virtud de las posibilidades contempladas en el Reglamento UE 2017/352 relativas a los buenos resultados medioambientales, reducción de emisiones, etc., del bunkering de GNL frente a otras alternativas.

Actualmente el servicio de Bunkering NO tiene una tarifa asociada más allá de las ya establecidas por la operativa Portuaria (T1, T3) así como los Peajes regulados en vigor.

Una nueva tarifa dirigida al servicio de Bunkering, incrementará los costes asociados y reducirá por tanto la competitividad del sector. Dadas las diferentes maneras de plantear el negocio por las empresas comercializadoras, una tarifa puede ser lesiva para ciertas empresas a diferencia de otras, así como variar su intensidad negativa a lo largo del tiempo ya que el servicio requiere inversiones muy costosas y de larga amortización que quedarán desacompañadas con cualquier tipología de tarificación.

Se debería favorecer la entrada del mayor número de operadores posibles, salvo en caso de que se pueda limitar el número de licencias por las razones que permite excepcionalmente el Reglamento y se puedan recoger en las prescripciones particulares de un puerto determinado.

El establecimiento de precios máximos puede suponer una barrera de entrada; es fundamental que no haya precios máximos, salvo que se acredite que no haya competencia efectiva, de esta manera se garantiza la entrada de nuevos operadores

En algunos puertos existen normativas aplicables genéricamente a todos los barcos de gas natural, Estas normativas deben ser matizadas para referirlas solo a los barcos metaneros. Los barcos de bunkering de GNL deben tener por su operativa unos requisitos de maniobrabilidad que hacen totalmente innecesario el uso de remolcadores en su operativa.

Consideramos que España se debería adherir al convenio ADN y promover barcos de bunkering de GNL más pequeños y operativos, diseñados con el objetivo de operar en los puertos y sin navegación exterior. Esto facilitaría el desarrollo de la cadena logística de suministro a través de barcos de bunkering de GNL pequeños en algunos puertos en los que no hay demanda suficiente para implantar barcos de GNL grandes.

Los Puertos Españoles mantienen una muy elevada complejidad administrativa y burocrática que ralentiza y complica su propia competitividad frente a terceros países. La lentitud en la toma de decisiones y cambios en los Consejos de Administración correspondientes, generan una diferente velocidad entre la realidad del negocio comercial y la vida interna de la Autoridad Portuaria.