

## Información personal o institucional

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

Prestador de servicios

**Nombre completo (del particular o de la institución representada)**

Confidencial

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

Confidencial

**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)**

Los Estados miembros de la Unión Europea deben aplicar el Reglamento (UE) 2017/352, que aplica a todos los puertos de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II del Reglamento (UE) 1315/2013, donde están recogidos la mayoría de los puertos de interés general de España.

La aplicación del nuevo Reglamento obliga a revisar y adaptar la normativa vigente de España a la norma comunitaria. Siendo una oportunidad para introducir mejoras técnicas en el ámbito de las concesiones en los puertos.

Las modificaciones regulatorias en el servicio portuario de bunkering de GNL, deberían incluir:

1. Pliegos específicos para el servicio de bunkering de GNL, diferenciándose del de otro tipo de combustibles.
2. No debería establecerse ninguna 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. La aplicación de servicio público puede tener sentido, en determinados casos, pero de forma modulada y sobre todo para las instalaciones fijas, debiendo de ser flexibles en función tanto a las particularidades del puerto, como a la evolución de la demanda, permitiendo su aplicación progresiva donde esta fuese requerida.
3. No se deben establecer obligaciones de operación continua ni de disponibilidad 24x365,

sobre todo en los primeros años de desarrollo.

4. Las obligaciones de suministro de información del operador deben limitarse a facilitar las cuentas anuales. No debe recogerse la obligación de desglosar la actividad de bunkering de GNL, ni tampoco la estructura de costes de la actividad, ni los precios de los contratos, al ser información sensible que no aporta nada relevante para la obtención de una licencia.

5. En referencia a los requisitos de solvencia económica, debe reflejarse que cada operador será responsable de sus propias operaciones, no debiendo existir la posibilidad de socializar las problemáticas de terceros. Si se socializa dicha responsabilidad, se deberán definir exigencias mayores de solvencia y establecer garantías de operación para evitar malas prácticas.

6. El establecimiento de la solvencia técnica debería realizarse bajo unos criterios prefijados y objetivos, sin que pueda existir la posibilidad de que quede a juicio de la Autoridad Portuaria.

7. Se debería otorgar a las Autoridades Portuarias la posibilidad de establecer áreas delimitadas exclusivamente para la realización de operación de Bunkering en las aguas del puerto, lo que facilitaría el desarrollo de la actividad.

**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:** 2
- **Transparencia del proceso:** 2
- **Celeridad:** 1
- **Flexibilidad:** 5

**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)**

La valoración anterior se refiere al procedimiento vigente actualmente para la obtención de licencias.

En los procedimientos administrativos para obtener licencias deben evitarse excesos en requisitos administrativos que pueden suponer falta de homogeneidad y por ello barreras a una mayor competencia. Es necesario limitar las estructuras tarifarias, las obligaciones de servicio público y las condiciones de los pliegos particulares, que existen de manera individualizada por cada puerto.

En la actualidad, existen procesos que conllevan una compleja carga administrativa para obtener licencias, incluso para licencias puntuales. Cada Autoridad Portuaria (AP) tiene unos criterios distintos. Se dan casos donde la Autoridad Portuaria no dispone de pliegos publicados, lo que conlleva a modificaciones de los criterios a lo largo del proceso, con requisitos de información adicionales no previstos. Con todo, el resultado es que los plazos para la obtención de licencias se dilatan comprometiendo la viabilidad de las operaciones del bunkering de GNL.

Esta situación pone en riesgo operaciones spot de bunkering de GNL, solicitadas por buques con pabellón extranjero que necesitan mucha mayor velocidad de respuesta. Y ya no es solo la pérdida de una operación puntual, sino trasladar una imagen negativa de la operatividad de los puertos españoles en el mercado de bunkering de GNL, mercado que se espera tenga un fuerte crecimiento en los próximos años.

Por ello, consideramos que la Ley debe recoger criterios y objetivos comunes para todos los puertos con carácter integrador, que definan las reglas generales necesarias para un desarrollo normativo posterior por parte de las administraciones a quienes compete formular las políticas de los puertos. Se necesita una legislación actualizada que regule con normas homogéneas la

inversión 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.

**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:** 4
- **Solvencia técnico-profesional:** 3

**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)**

La valoración anterior se refiere al procedimiento vigente actualmente para la obtención de licencias.

Volvemos a recoger lo expresado ya en la respuesta a la pregunta 1ª del cuestionario. No se debe de socializar las problemáticas de terceros en los requisitos de solvencia económica, y si se socializan es necesario incrementar las garantías para evitar malas prácticas. En lo que se refiere a la acreditación de solvencia técnica, ésta debe valorarse conforme a criterios prefijados y objetivos a aplicar por todas las Autoridades Portuarias.

En otro sentido, existe la necesidad de abordar y dar mayor claridad a 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 con la competencia entre prestadores de servicios portuarios, promoviendo la complementariedad. Muy especialmente si consideramos 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, la licencia de autoprestación no debería competir con la licencia de servicio portuario en aquellos puertos de alto potencial de demanda, teniendo en cuenta que el bunkering de GNL es un mercado incipiente. En puertos más “pequeños”, en tamaño y actividad, o cuando la demanda ya esté consolidada podrían coexistir las dos licencias.

**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)**

En este sentido, volvemos a remarcar la necesidad de excluir el servicio de suministro de bunkering de las obligaciones del servicio público relativas a la universalidad y la continuidad/regularidad, así como de requisitos mínimos de acceso como servicio portuario, de acuerdo con la exención contemplada en el art. 3 del Reglamento (UE) 2017/352. En particular, esta debería ser la regla general en el bunkering ship to ship y en el bunkering track to ship. En el caso de instalaciones fijas de suministro de bunkering, debería también, en todo caso, excluirse la universalidad y modularse la continuidad y la regularidad en función de las condiciones de mercado.

El Reglamento Comunitario prevé que los Estado pueden imponer o no, obligaciones de

servicio público y cuando lo impongan, también en determinados casos, pueden ser excepcionales.

**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)**

Consideramos que para el cálculo de la tarifa del servicio portuario de bunkering de GNL, NO se debe contemplar el coste de la molécula de GNL. La tarifa debe considerar únicamente el servicio logístico.

Además, 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 otros combustibles alternativos.

El establecimiento de precios máximos puede suponer una barrera para el desarrollo inicial de la actividad, en este sentido es fundamental que no los haya.