

## 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

1. Cuestionario común – Servicio portuario de PRACTICAJE, 7. Cuestionario común – Servicio comercial de suministro de COMBUSTIBLE A BUQUES (BUNKERING)

## Cuestionario

### 1. Cuestionario común – Servicio portuario de PRACTICAJE

#### 2) Respecto al régimen de licencia:

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

- **Simplicidad:** [blank]
- **Acceso a información:** [blank]
- **Transparencia del proceso:** [blank]
- **Celeridad:** [blank]
- **Flexibilidad:** [blank]

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

- **Solvencia económico-financiera:** [blank]
- **Solvencia técnico-profesional:** [blank]

**4) ¿Cómo valora las obligaciones de servicio público (art. 110 TRLPEMM) impuestas al prestador del servicio (cobertura universal y continuidad/regularidad del servicio, sometimiento a la potestad tarifaria, cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, salvamento, etc. y colaboración en la formación práctica)? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Como principio general, se debería excluir al servicio de suministro de bunkering de las obligaciones del servicio público relativas a la universalidad, la continuidad y 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 dado que es una actividad global en un mercado altamente competitivo por lo que cualquier cambio podría lastrar la competitividad de esta actividad en España en favor de otros puertos/países.

**a. ¿Qué opinión le merece la estructura tarifaria aplicada (los conceptos en función de los cuales se determina la tarifa cobrada)? ¿Existirían alternativas más idóneas o interesantes? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

En cualquier caso, para el cálculo de la tarifa del servicio portuario de bunkering, no se debería contemplar el coste del combustible ya que es un mercado con una alta volatilidad de precios que podría situar a la Autoridad Portuaria en una posición de desventaja competitiva frente a otros puertos de la Unión Europea. La tarifa de servicio debería tener en cuenta únicamente el servicio logístico.

**c. ¿Considera necesaria o deseable la existencia de tarifas máximas ?**

NO

**¿Por qué? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)**

Para que se desarrolle la actividad de una manera competitiva 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, en este sentido 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.

## **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)**

El proceso de diseño está siendo participativo, si bien, en nuestra opinión en lo que respecta a las circunstancias del mercado del servicio de bunkering, entendemos que lo más deseable para todas las partes involucradas en el mercado del suministro de combustibles, tanto las Administraciones Públicas (Autoridades Portuarias, Capitanías Marítimas, Puertos del Estado, la Dirección General de la Marina Mercante) como el sector privado (operadores, armadores, transportistas, etc.), es mantener la competitividad de este sector que se autorregula por la

libre competencia lo cual garantiza la solución más coste eficiente para los usuarios. El suministro de combustible a buques es una actividad global en un mercado altamente competitivo, por lo que los cambios en la consideración del servicio de bunkering, si no toman las medidas de precaución adecuadas, podrían lastrar la competitividad de esta actividad en España en favor de otros puertos/países, sobre todo en aquellos en los que no se está aplicando el Reglamento (UE) 2017/352 según refleja el propio Informe del Observatorio de Puertos del Estado.

Quisiéramos llamar la atención, sobre el hecho de que cambiar el servicio de suministro de combustible a buques de un servicio comercial a un servicio portuario, conllevaría una serie de impactos, sobre el propio mercado que se deberían tener en consideración. Entre ellos, a título enunciativo pero no limitativo, los siguientes:

- Problemas operativos: la consideración de servicio universal (artículo 110 apartado a) del TRLPEMM), podría suponer un riesgo para la realización de las inversiones de cara a la prestación actual y futura del servicio ya que al pasar a considerarse un servicio universal podría verse cuestionada la rentabilidad de dichas inversiones al no garantizar su posesión durante el tiempo de amortización. Por los potenciales efectos derivados de los cambios normativos de convertir un servicio comercial en un servicio portuario, con posibilidad de regularse incluso en determinadas situaciones como 'servicio público', podría llevar a muchos operadores a valorar su continuidad como prestadores del servicio en los puertos españoles a corto plazo.
- Problemas de pérdida de competitividad: en nuestra opinión, dentro de la tarifa del servicio de bunkering no debería quedar incluido el precio del combustible. Con la redacción actual esto no queda claro y, en caso de suceder, sería un menoscabo a la libre competencia del mercado que es el que garantiza la mejor tarifa para los clientes.

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

- **Simplicidad:** 5
- **Acceso a información:** 5
- **Transparencia del proceso:** 5
- **Celeridad:** 5
- **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)**

Es necesario tener una Ley que tenga carácter puramente principal o integral, que defina criterios y objetivos comunes para todos los puertos de España, de manera que se eviten las barreras regulatorias que se generan al regular de manera diferente por cada puerto las estructuras tarifarias, obligaciones de servicio público y condiciones de los pliegos particulares.

Igualmente importante es 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, los procesos para la obtención de autorizaciones y licencias conllevan una compleja carga administrativa ya que cada Autoridad Portuaria puede tener 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 combustibles.

**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:** [blank]
- **Solvencia técnico-profesional:** [blank]

**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)**

El establecimiento de los criterios de solvencia técnica se debería hacer a nivel nacional, sin existir la posibilidad de que quede a juicio de cada Autoridad Portuaria.

**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)**

Como principio general, se debería excluir al servicio de suministro de bunkering de las obligaciones del servicio público relativas a la universalidad, la continuidad y 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 dado que es una actividad global en un mercado altamente competitivo por lo que cualquier cambio podría lastrar la competitividad de esta actividad en España en favor de otros puertos/países.

Adicionalmente, en cualquier caso, para el cálculo de la tarifa del servicio portuario de bunkering, no se debería contemplar el coste del combustible ya que es un mercado con una alta volatilidad de precios que podría situar a la Autoridad Portuaria en una posición de desventaja competitiva frente a otros puertos de la Unión Europea. La tarifa de servicio debería tener en cuenta únicamente el servicio logístico.