

Información personal o institucional

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

Asociación que representa a los prestadores de servicios

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE OPERADORES DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS

¿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)

El proceso de diseño está siendo participativo, pero en nuestra opinión en lo que respecta a las circunstancias del mercado del servicio de bunkering, entendemos que lo mejor para todas las partes involucradas en el mercado del suministro de combustibles, tanto las Administraciones Públicas (Autoridades Portuarias, Capitanías Marítimas, Puertos del Estado, la DG de la Marina Mercante) como el sector privado (operadores, armadores, transportistas), es mantener la competitividad del sector que se autorregula por la libre competencia lo cual garantiza la solución más coste eficiente para los usuarios.

Cambiar el servicio de suministro de combustible a buques de un servicio comercial a un servicio portuario, conllevaría unos impactos en el mercado que se deberían considerar.

Entre ellos, a título enunciativo 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.

Problemas de pérdida de competitividad: en nuestra opinión, dentro de la tarifa del servicio de

bunkering no debería incluirse 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 garantiza la mejor tarifa para los clientes.

Introducción de tarifas al servicio de suministro: la introducción de este tipo de tarifas y costes (actualmente no existentes) puede generar una desvirtuación del mercado de bunker, el cual compete internacionalmente con cotizaciones de precio entregado al cliente (producto, servicio y costes incluidos).

Un ejemplo de volatilidad del mercado sería: una gabarra en fletamento por tiempo que en el momento de realizar un escandallo de costes logísticos para que la Autoridad Portuaria establezca las tarifas cuesta 'X' y, a su vencimiento, en medio del disfrute de una licencia de suministro a buques otorgada por la Autoridad Portuaria, la escasez de medios determina que el coste previsto inicialmente se incremente un 30%. Si este incremento llevase a pérdidas la actividad del operador, haría inviable la prestación del servicio.

Otro ejemplo sería si un armador se viera obligado/decidiera al final de un contrato de fletamento por tiempo, llevar ese medio de suministro con otro operador a otro puerto, lo cual podría producir una situación de desabastecimiento del puerto concreto, por una causa ajena al operador.

Otros ejemplos serían la situación que se produciría si un cliente con facturas pendientes con un operador, en España o en otro país, demandase un suministro a dicho operador (recordemos, bajo un esquema de 'servicio universal'). En el mismo sentido, si el cliente que demandase el suministro estuviera sancionado por prácticas corruptas, estuviera acusado de lavado de dinero en otro país o proviniera de un país con embargos.

Cualquiera de los ejemplos reseñados, lista no exhaustiva, podrían provocar el colapso de la actividad de suministro de combustible a buques.

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.

Tenemos un claro riesgo que los futuros Pliegos incluyan una carga burocrática muy superior a la actual e incremento administrativo de su gestión .

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)

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

El establecimiento de los criterios de solvencia técnica se debería hacer a nivel nacional, mediante criterios preestablecidos y objetivos sin existir la posibilidad de que quede a juicio/discreción de cada 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.

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. ¿Quién tomará la iniciativa de decidir estas tarifas? ¿Cuáles pueden ser consideradas discriminatorias o contrarias a la libre competencia entre participantes? ¿Cómo de ágil se podrán modificar ante cambios de mercado y/o costes del servicio?