

Projecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells

Exposició de motius

L'Organització Mundial de la Salut (OMS), coneixedora dels efectes negatius de la contaminació de l'aire sobre la salut de les persones, va actualitzar el 2021 les seves guies de qualitat de l'aire. Aquesta revisió s'ha traduït en una reducció substancial de la concentració màxima de contaminants recomanada per a protegir la salut. Amb aquesta actualització, l'OMS evidencia la necessitat de reduir els nivells de contaminació de l'aire.

Per alinear els estàndards de qualitat de l'aire de la Unió Europea amb les recomanacions de l'OMS, el 26 d'octubre de 2022, la Comissió Europea va presentar una proposta de revisió de la Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig del 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta. La proposta fixa uns paràmetres més estrictes sobre els contaminants, entre d'altres, de l'aire. Així, s'introdueixen valors límit per a tots els contaminants atmosfèrics, actualment subjectes a valors objectius, excepte per a l'ozó, fet que ha d'augmentar els esforços per reduir les concentracions de contaminants. Es preveu que aquests valors límit i els objectius revisats entrin en vigor l'any 2030. Es busca així un equilibri entre la necessitat d'una millora ràpida amb la necessitat d'assegurar un termini suficient per coordinar les polítiques ambientals.

Pel que fa als ports, la seva proximitat als nuclis de població, el creixement continu de les activitats portuàries, juntament amb la dificultat d'actuar sobre les emissions dels vaixells, que tenen una llarga vida útil, ha provocat que la normativa de les emissions en aquest àmbit vagi endarrerida en termes d'eficiència dels motors i que, per tant, l'impacte d'aquests sobre la qualitat de l'aire sigui significatiu. De fet, les emissions d'òxids de nitrogen dels vaixells durant la seva escala a port són una de les principals fonts d'emissió de contaminants a l'ambient atmosfèric, juntament amb les del transport terrestre i la indústria.

En les circumstàncies descrites, la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, va encomanar al Govern l'elaboració d'un projecte de llei de regulació de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells.

Tenint en compte tots aquests antecedents i en compliment del mandat parlamentari, es crea l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells com a tribut propi de la Generalitat de Catalunya de naturalesa directa i caràcter extrafiscal. La creació de l'impost s'insereix, per tant, en el marc de les polítiques mediambientals que postulen, entre d'altres mesures, les de caràcter fiscal, com a instrument idoni per a modificar conductes que comporten externalitats negatives sobre el medi ambient.

S'ha d'assenyalar que, en la definició i determinació dels elements de l'impost, que pretén ésser un incentiu per a aconseguir que es redueixin les emissions per escala dels vaixells que atraquen als ports de Catalunya, també s'ha valorat que no ha de suposar un inconvenient per al desenvolupament de l'activitat econòmica.

La Llei, per tant, pretén ésser un instrument més per assolir de manera efectiva la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen i de matèria particulada dels grans vaixells que atraquen als ports de Catalunya, amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire i, per tant, de la salut de les persones.

L'impost té caràcter finalista i els ingressos que se'n deriven estan afectats a dotar el Fons per a la Protecció de l'Ambient Atmosfèric, creat per la Llei 22/1983, del 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric.

Quant a l'estructura de la Llei, es divideix en dos capítols, amb un total de 18 articles, una disposició addicional i una disposició final.

El capítol I regula els elements essencials del tribut. El fet imposable es defineix en l'article 4 com l'emissió d'òxids de nitrogen (NOx) i de matèria particulada (PM) dels grans vaixells durant la seva escala al port, la qual comprèn les operacions de maniobra, atracament i fondeig, el temps de les quals es defineix en el mateix article 4. A l'efecte de l'impost, es considera gran vaixell el que té un arqueig brut superior a 5.000 GT (*gross tonnage*). La Llei estableix tres supòsits d'exempció: per als vaixells que presten serveis públics; per als que es veuen obligats a atracar o fondejar en cas de perill o força major i per als que realitzen activitats d'ajuda humanitària.

Quant als obligats tributaris, la norma determina que són contribuents el navilier i l'armador i, substituïts del contribuent, les entitats consignatàries del vaixell, que estan obligades a complir, en lloc del contribuent, l'obligació tributària principal, així com les obligacions formals inherents a aquesta.

Pel que fa a la base imposable, està constituïda per les emissions de NOx i de PM dels vaixells durant l'escala. Per al càlcul de la base, la Llei estableix una fórmula que té en compte les emissions produïdes tant pels motors propulsors, en la fase de maniobra, com pels motors auxiliars i les calderes durant tota l'escala.

Per calcular aquestes emissions, es tenen en compte diferents elements: la potència dels motors; el factor de càrrega dels motors propulsors; els consums específics i els factors d'emissió. Pel que fa a la potència dels motors, es mesura en termes del *maximum continuous rating* o, d'acord amb la calculada per l'Organització Marítima Internacional (OMI); el factor de càrrega és el determinat en la Guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA, de l'Agència Europea de Medi Ambient; finalment, pel que fa als consums específics i als factors d'emissió, són els que s'acreditin mitjançant certificat d'una societat de classificació de vaixells o, en el seu defecte, els que constin a l'annex VI del Conveni internacional per a prevenir la contaminació pels vaixells de 1973, modificat pel seu Protocol de 1978 i que inclou les esmenes adoptades a Londres, el 17 de juny de 2021, (en endavant, Conveni MARPOL) o en les taules publicades en diferents estudis de l'OMI.

A més, com que es tracta d'un impost mediambiental que persegueix minorar les emissions de contaminants, s'estableixen dues reduccions de la base imposable considerant la concurrència de determinats factors que poden suposar efectivament la minoració de les emissions: una reducció per connexió a la xarxa elèctrica del port i una altra per l'alimentació

de tots els serveis del vaixell amb energia elèctrica íntegrament subministrada per bateria interna.

Amb el mateix objectiu d'incentivar conductes més respectuoses amb el medi ambient, la llei preveu dues bonificacions de la quota íntegra: una primera, del 10 per cent, per als vaixells que disposen d'un sistema per a la connexió a la xarxa elèctrica, però no s'hi poden connectar per manca de disponibilitat del port; i, una segona, també del 10 per cent de la quota, per als vaixells que disposin d'algun certificat que n'acrediti la millora energètica. En aquest sentit, la norma preveu els certificats Enviromental Shipping Index (ESI), el Green Award, el Clean Shipping Index (CSI), i el certificat de registre al sistema de gestió i auditoria mediambiental de la Unió Europea (EMAS), sens perjudici que se n'hi puguin afegir de nous més endavant.

Finalment, s'estableix una bonificació del 25 per cent de la quota íntegra de les escales que realitzen les empreses prestadores del servei de les línies d'interès públic, definides en la normativa estatal amb origen i destinació Palma de Mallorca o Maó o Eivissa.

En relació amb el tipus de gravamen, s'estableix un tipus d'1 euro per quilogram, de NOx i de PM.

Quant als aspectes de gestió de l'impost, regulats en el capítol II de la llei, s'estableix el règim d'autoliquidació, que estan obligades a presentar i, si escau, ingressar les entitats consignatàries, amb períodes de liquidació semestral.

Capítol I. Elements essencials de l'impost

Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació de la llei

1. L'objecte d'aquesta llei és la creació, com a tribut propi de la Generalitat, de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells.

2. Aquest impost és aplicable a tot el territori de Catalunya.

Article 2. Objecte del tribut

L'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells té per objecte gravar les emissions d'òxids de nitrogen (NOx) i de matèria particulada (PM) durant el temps de maniobra, amarratge i fondeig en un port del territori de Catalunya, efectuades per un gran vaixell, amb la finalitat d'incentivar conductes més respectuoses amb el medi ambient atmosfèric i aconseguir una millor qualitat de l'aire.

Article 3. Afectació dels ingressos

Els ingressos derivats de l'impost estan afectats a dotar el Fons per a la Protecció de l'Ambient Atmosfèric, creat per la Llei 22/1983, del 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric.

Article 4. Fet imposable

1. Constitueix el fet imposable de l'impost l'emissió d'òxids de nitrogen i de matèria particulada per part dels grans vaixells durant l'escala en un port del territori de Catalunya.

2. A l'efecte d'aquest impost, s'entén per:

a) Gran vaixell: el vaixell amb un arqueig brut superior a 5.000 GT (*gross tonnage*). El tonatge de l'embarcació, expressat en GT, és el que consta en el certificat internacional expedit d'acord amb el Conveni internacional sobre arqueig de vaixells de 1969.

b) Escala del vaixell: es produeix quan el vaixell entra a port o a les aigües portuàries per fer-hi una estada. Comprèn el temps de maniobra, d'amarratge i de fondeig.

c) Port: conjunt d'aigües abrigades i aigües exteriors adjacents d'aproximació i fondeig definides per l'autoritat portuària.

d) Temps de maniobra: és el que transcorre des que el vaixell supera la boia d'entrada al port fins que el vaixell està amarrat o fondejat i el que transcorre des que el vaixell deixa d'estar amarrat o fondejat i supera la boia de sortida del port.

e) Temps d'amarratge: és el període de temps durant el qual el vaixell està amarrat al moll. Es considera que el vaixell està amarrat quan tots els caps es troben encapellats als norais corresponents.

f) Temps de fondeig: és el que transcorre des que el vaixell es troba assegurat per qualsevol mitjà al fons marí en la zona de fondeig del port, fins al moment en què el vaixell no es troba assegurat al fons marí.

3. No estan subjectes a tributació, ja que no realitzen escales, els vaixells que presten serveis portuaris, definits en el capítol III del títol VI del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre; i els vaixells que subministren combustible a altres embarcacions i que tenen la consideració de servei portuari segons el Reglament (UE) 2017/352 del Parlament Europeu i del Consell de 15 de febrer de 2017.

Article 5. Exempcions

Estan exempts de l'impost els grans vaixells següents:

a) Els que presten serveis públics, llevat dels grans vaixells que gaudeixen de la bonificació prevista en l'apartat 3 de l'article 11 d'aquesta llei.

b) Els que es veuen obligats a atracar o fondejar en cas de perill o força major.

c) Els que realitzen activitats d'ajuda humanitària.

Article 6. Subjectes passius

1. Són contribuents l'empresa naviliera i l'armadora.

2. És subjecte passiu, en qualitat de substitut del contribuent, l'empresa consignatària del gran vaixell designada per a l'escala en el port.

Article 7. Base imposable

1. La base imposable de l'impost està constituïda per la quantitat, expressada en quilograms de NOx o de PM, emesa pels vaixells durant l'escala.

Si en la zona de fondeig s'efectuen operacions de càrrega o descàrrega de passatgers o de mercaderies, el temps que transcorre mentre s'efectuen aquestes operacions s'ha de comptabilitzar com d'amarratge.

El temps de maniobra es computa tant si el vaixell amarra com si només fondeja.

2. La base imposable total de l'impost està constituïda per la suma de les emissions de NOx i de PM, expressada en quilograms, que emeten els motors propulsors, els motors auxiliars i les calderes.

Les emissions de NOx i PM que resulten de les fórmules previstes en els subapartats d'aquest apartat 2 s'han de dividir per 1.000 per obtenir una base imposable expressada en quilograms.

2.1. Els motors propulsors d'un vaixell, utilitzats en la fase de maniobra, són els necessaris per fer moure les hèlixs. També es considera motor propulsor el motor de combustió que fa les funcions de generador d'electricitat per moure les hèlixs. Les emissions dels motors propulsors només es computen quan es produeixen durant l'escala del vaixell al port. N'estan excloses les emissions dels motors propulsors efectuades abans de l'inici de l'escala.

2.1.1. Per a determinar les emissions de NOx dels motors propulsors, s'ha d'aplicar la fórmula següent:

$$Emissions\ NOx, motors\ propulsors = Pp \cdot FC \cdot T_m \cdot FEp\ NOx$$

En què:

Pp: potència de tots els motors propulsors en termes de *maximum continuous rating* (MCR) expressada en kilowatts, que consta a la base de dades marítima Sea-web. Si no hi consta, s'ha d'estar a la potència total dels motors.

FC: factor de càrrega 0,2, d'acord amb el que es disposa per als motors principals a la taula 3-20 de la Guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA, de l'Agència Europea de Medi Ambient de l'any 2019, actualitzada el desembre de 2021.

T_m : temps de maniobra (expressat en hores). Es considera un temps total de maniobra d'una hora per escala. Si durant l'escala el vaixell només fondeja, el temps de maniobra total serà de 0,5 hores.

FEp NOx: factor d'emissió dels motors propulsors expressat en grams NOx/kWh, i expressat amb un decimal, arrodonit a l'alça, si el segon decimal és igual o superior a 5. Aquest factor d'emissió serà el que s'acrediti, per a una càrrega del motor aproximada d'un 20 %, en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat. Si no es disposa de certificat o no s'aporta, s'aplicaran els factors d'emissió següents segons el combustible que utilitzi el motor durant la maniobra:

-Per als motors que utilitzin com a combustible HFO (*heavy fuel oil*) o LSHFO (*low sulfur heavy fuel oil*) o MGO/MDO (*marine gas oil/marine diesel oil*), els factors d'emissió són els límits d'emissions de NOx establerts a la regla 13 de l'annex VI del Conveni MARPOL pels quals és permesa la circulació dels vaixells en funció dels nivells d'antiguitat del vaixell i les revolucions per minut del motor. Per als vaixells construïts abans de l'any 2000, que no hagin patit una transformació important, s'aplicaran els factors d'emissió previstos per al nivell 1 o TIER I en la mateixa regla.

-Per als motors que utilitzin com a combustible el metanol, els factors d'emissió són els establerts segons l'antiguitat del vaixell i el tipus de motor a la taula 49 dels annexos del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020.

-Per als motors que consumeixin LNG (*liquefied natural gas*), els factors d'emissió són els establerts segons l'antiguitat del vaixell i el tipus de motor a la taula 50 dels annexos del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. Per als tipus de motor que en aquesta taula només tenen valor en la casella del TIER 0, aquest valor del TIER 0 s'aplica sigui quina sigui l'antiguitat del vaixell.

Si a algun dels motors propulsors li correspon un factor d'emissió diferent del de la resta de motors, el factor d'emissió aplicable és el corresponent a la mitjana dels factors d'emissió de cadascun dels motors propulsors del vaixell d'acord amb la fórmula següent:

$$FEp NOx = \frac{\sum_i FEp NOx_i}{n_i}$$

En què:

i: cadascun dels motors propulsors

n_i : nombre total de motors propulsors del vaixell

FEp NOx_i: factor d'emissió (grams NOx/kWh) de cadascun dels motors propulsors

2.1.2. Per a determinar les emissions de PM dels motors propulsors, s'ha d'aplicar la fórmula següent:

$$Emissions\ PM\ motors\ propulsors = Pp \cdot FC \cdot T_m \cdot CEp \cdot FEp\ PM$$

En què:

Pp: potència de tots els motors propulsors en termes de *maximum continuous rating* (MCR) expressada en kilowatts, que consta a la base de dades marítima Sea-web; si no hi consta, s'ha d'estar a la potència total dels motors.

FC: factor de càrrega, 0,2 d'acord amb la taula 3-20 de la Guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA, de l'Agència Europea de Medi Ambient de l'any 2019 actualitzada el desembre de 2021.

T_m: temps de maniobra (expressat en hores). Es considera un temps total de maniobra d'una hora per escala. Si durant l'escala el vaixell només fondeja, el temps de maniobra total serà de 0,5 hores.

CEp: consum específic dels motors propulsors expressat en grams combustible/kWh. Aquest consum específic és el que s'acredita, per a una càrrega del motor aproximada d'un 20 %, en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en nom seu o sota la seva autoritat.

Si no es disposa de certificat o no s'aporta, s'apliquen els consums específics segons el tipus i l'antiguitat del motor de la taula 19 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En cas d'ús del combustible LSHO, s'utilitzen els valors de HFO i, en cas d'ús del combustible MGO, s'utilitzen els de MDO. Per als motors dual fuel es calculen només les emissions corresponents al consum de combustible LNG.

Si a algun dels motors propulsors li correspon un consum específic diferent del de la resta de motors, el consum específic aplicable és el corresponent a la mitjana dels consums específics de cadascun dels motors propulsors del vaixell d'acord amb la fórmula següent:

$$CEp = \frac{\sum_i CEp_i}{n_i}$$

En què:

i: cadascun dels motors propulsors

n_i: nombre total de motors propulsors del vaixell

CEp_i: consum específic (grams combustible/kWh) de cadascun dels motors propulsors

FEp PM: factor d'emissió dels motors propulsors expressat en grams PM/grams de combustible i expressat amb cinc decimals, arrodonit a l'alça el cinquè decimal, si el sisè decimal és igual o superior a 5. Aquest factor d'emissió és el que s'acredita, per a una càrrega del motor aproximada d'un 20 %, en un certificat emès per una societat de

classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en nom seu o sota la seva autoritat. Si no es disposa de certificat o no s'aporta, s'apliquen els factors d'emissió estimats per a l'any 2030 segons el tipus de combustible utilitzat en la maniobra de la taula 67 de l'annex 7 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014. En cas d'ús del combustible MDO, s'utilitzen els valors de MGO i, en cas d'ús del combustible metanol, s'utilitzen els de LNG.

Si a algun dels motors propulsors li correspon un factor d'emissió diferent del de la resta de motors, el factor d'emissió aplicable és el corresponent a la mitjana dels factors d'emissió de cadascun dels motors propulsors del vaixell d'acord amb la fórmula següent:

$$FEp PM = \frac{\sum_i FEp PM_i}{n_i}$$

En què:

i: cadascun dels motors propulsors

n_i : nombre total de motors propulsors del vaixell

FEp PM: factor d'emissió (grams PM/grams combustible) de cadascun dels motors propulsors

2.2. Els motors auxiliars són els que no estan destinats a la propulsió del vaixell, sinó a subministrar energia elèctrica als diferents equipaments del vaixell, com les instal·lacions de maniobra, de grues, de refrigeració, de bombes, d'enllumenat, d'aire condicionat, entre d'altres.

2.2.1. Per a determinar les emissions de NOx dels motors auxiliars, s'ha d'aplicar la fórmula següent:

$$Emissions NOx motors auxiliars = \sum_j Pa_j \cdot T_j \cdot FEa NOx$$

En què:

j: fase de l'operativa del vaixell al port (maniobra o amarratge o fondeig). Per als vaixells petrolers (*oil tanker*), el temps d'amarratge correspon al temps de descàrrega del producte des del vaixell, la resta del temps que estiguin amarrats es computa com a temps de fondeig. El vaixell ha de disposar de justificació documental que acrediti el temps de descàrrega durant l'escala, i l'ha d'aportar a l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

Pa_j : potència calculada dels motors auxiliars en cada fase operativa expressada en kilowatts segons la mida de cada tipus de vaixell prevista en la taula 17 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En el cas dels vaixells que transporten vehicles, s'entén que a la taula 17 la

mida s'expressa en GT. Per a la classificació del tipus de vaixells s'ha d'estar al que estableix la taula 3 de l'annex 1 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014.

T_j: temps de la fase de l'operativa (expressat en hores). Per a la fase de maniobra es considera un temps total d'una hora per escala. Si durant l'escala el vaixell només fondeja, el temps de maniobra total serà de 0,5 hores.

Per als vaixells que estiguin amarrats o fondejats com a conseqüència d'embargament preventiu, per estar detinguts per ordre d'autoritat nacional o estrangera, per estar en reparació o per endarreriments administratius no imputables al vaixell, el temps màxim computable és de 240 hores en la fase d'amarratge i de 240 hores en la fase de fondeig.

FEa NO_x: factor d'emissió dels motors auxiliars expressat en grams NO_x/kWh i expressat amb un decimal arrodonit a l'alça, si el segon decimal és igual o superior a 5. Aquest factor d'emissió és el que s'acredita, per a una càrrega del motor aproximada d'un 50 %, en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en nom seu o sota la seva autoritat. Si no es disposa de certificat o no s'aporta, s'apliquen els factors d'emissió següents segons el combustible que utilitzi el motor durant la fase de l'operativa:

-Per als motors que utilitzin com a combustible HFO (*heavy fuel oil*) o LSHFO (*low sulfur heavy fuel oil*) o MGO/MDO (*marine gas oil/marine dièsel oil*), els factors d'emissió seran els límits d'emissions de NO_x establerts a la regla 13 de l'annex VI del Conveni MARPOL pels quals és permesa la circulació dels vaixells en funció dels nivells d'antiguitat del vaixell i les revolucions per minut del motor. Per als vaixells construïts abans de l'any 2000, que no hagin patit una transformació important, s'apliquen els factors d'emissió previstos per al nivell 1 o TIER I en la mateixa regla.

-Per als motors que utilitzin com a combustible el metanol, els factors d'emissió són els establerts segons l'antiguitat del vaixell i el tipus de motor a la taula 49 dels annexos del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020.

-Per als motors que consumeixin LNG (*liquefied natural gas*), els factors d'emissió són els establerts segons l'antiguitat del vaixell i el tipus de motor a la taula 50 dels annexos del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. Per als tipus de motor que en aquesta taula només tenen valor en la casella del TIER 0, aquest valor del TIER 0 s'aplica sigui quina sigui l'antiguitat del vaixell.

Si a algun dels motors auxiliars li correspon un factor d'emissió diferent del de la resta de motors, el factor d'emissió aplicable és el corresponent a la mitjana dels factors d'emissió de cadascun dels motors auxiliars del vaixell, d'acord amb la fórmula següent:

$$FEa NO_x = \frac{\sum_k FEa NO_{x_k}}{n_k}$$

En què:

k: cadascun dels motors auxiliars

n_k : nombre total de motors auxiliars del vaixell

FEa_{NOx_k} : factor d'emissió (grams NOx/kWh) de cadascun dels motors auxiliars

2.2.2. Per a determinar les emissions de PM dels motors auxiliars, s'ha d'aplicar la fórmula següent:

$$Emissions\ PM\ motors\ auxiliars = \sum_j Pa_j \cdot T_j \cdot CEa \cdot FEa\ PM$$

En què:

j : fase de l'operativa del vaixell al port (maniobra o amarratge o fondeig). Per als vaixells petrolers (*oil tanker*), el temps d'amarratge correspon al temps de descàrrega del producte des del vaixell, la resta del temps que estiguin amarrats es computa com a temps de fondeig. El vaixell ha de disposar de justificació documental que acrediti el temps de descàrrega durant l'escala, i l'ha d'aportar a l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

Pa_j : potència calculada dels motors auxiliars en cada fase operativa expressada en kilowatts segons la mida de cada tipus de vaixell de la taula 17 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En el cas dels vaixells que transporten vehicles, s'entén que a la taula 17 la mida s'expressa en GT. Per a la classificació del tipus de vaixells s'ha d'estar al que s'estableixi a la taula 3 de l'annex 1 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014.

T_j : temps de la fase de l'operativa (expressat en hores). Per a la fase de maniobra es considera un temps total d'una hora per escala. Si durant l'escala el vaixell només fondeja, el temps de maniobra total serà de 0,5 hores.

Per als vaixells que estiguin amarrats o fondejats com a conseqüència d'embargament preventiu, per estar detinguts per ordre d'autoritat nacional o estrangera, per estar en reparació o per endarreriments administratius no imputables al vaixell, el temps màxim computable és de 240 hores en la fase d'amarratge i de 240 hores en la fase de fondeig.

CEa : consum específic dels motors auxiliars expressat en grams combustible/ kWh . Aquest consum específic és el que s'acredita, per a una càrrega del motor aproximada d'un 50 %, en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en nom seu o sota la seva autoritat. Si no es disposa de certificat o no s'aporta, s'apliquen els consums específics segons el tipus i l'antiguitat del motor de la taula 19 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En cas d'ús del combustible LSHO, s'utilitzen els valors de HFO i, en cas d'ús del combustible MGO, s'utilitzen els de MDO.

Si a algun dels motors auxiliars li correspon un consum específic diferent del de la resta de motors, el consum específic aplicable és el corresponent a la mitjana dels consum específics de cadascun dels motors auxiliars del vaixell, d'acord amb la fórmula següent:

$$CEa = \frac{\sum_k CEa_k}{n_k}$$

En què:

k: cadascun dels motors auxiliars

n_k : nombre total de motors auxiliars del vaixell

CEa_k : consum específic (grams combustible/kWh) de cadascun dels motors auxiliars

FEa PM: factor d'emissió dels motors auxiliars expressat en grams PM/grams combustible i expressat amb cinc decimals, arrodonit a l'alça el cinquè decimal, si el sisè decimal és igual o superior a 5. Aquest factor d'emissió és el que s'acredita, per a una càrrega del motor aproximada d'un 50 %, en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en nom seu o sota la seva autoritat. Si no es disposa de certificat o no s'aporta, s'apliquen els factors d'emissió estimats per a l'any 2030, segons el tipus de combustible utilitzat durant la fase de l'operativa de la taula 67 de l'annex 7 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014. En cas d'ús del combustible MDO, s'utilitzen els valors de MGO i, en cas d'ús del combustible metanol, s'utilitzen els de LNG.

Si a algun dels motors auxiliars li correspon un factor d'emissió diferent del de la resta de motors, el factor d'emissió aplicable és el corresponent a la mitjana dels factors d'emissió de cadascun dels motors auxiliars del vaixell, d'acord amb la fórmula següent:

$$FEa PM = \frac{\sum_k FEa PM_k}{n_k}$$

En què:

k: cadascun dels motors auxiliars

n_k : nombre total de motors auxiliars del vaixell

$FEa PM_k$: factor d'emissió (grams PM/grams combustible) de cadascun dels motors auxiliars

2.3. Les calderes subministren vapor a la maquinària principal de propulsió i a d'altres serveis auxiliars del vaixell. A l'efecte d'aquest impost, només es consideren les calderes que consumeixen combustible per a produir vapor, així com també les calderes de gasos d'escapament que consumeixin combustible durant l'escala a port.

2.3.1. Per a determinar les emissions de NOx de les calderes, s'ha d'aplicar la fórmula següent:

$$Emissions\ NOx\ calderes = \sum_j P_{Cj} \cdot T_j \cdot C_{Ec} \cdot F_{Ec\ NOx}$$

En què:

j: fase de l'operativa del vaixell al port (maniobra o amarratge o fondeig). Per als vaixells petrolers (*oil tanker*), el temps d'amarratge correspon al temps de descàrrega del producte des del vaixell, la resta del temps que estiguin amarrats es computa com a temps de fondeig. El vaixell ha de disposar de justificació documental que acrediti el temps de descàrrega durant l'escala, i l'ha d'aportar a l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

P_{Cj} : potència calculada de les calderes en cada fase operativa expressada en kilowatts segons la mida de cada tipus de vaixell de la taula 17 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En el cas dels vaixells que transporten vehicles, s'entén que a la taula 17 la mida s'expressa en GT. Per a la classificació del tipus de vaixells s'ha d'estar al que s'estableixi a la taula 3 de l'annex 1 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014.

T_j : temps de la fase de l'operativa (expressat en hores). Per a la fase de maniobra es considera un temps total d'una hora per escala. Si durant l'escala el vaixell només fondeja, el temps de maniobra total serà de 0,5 hores.

Per als vaixells que estiguin amarrats o fondejats com a conseqüència d'embarquement preventiu, per estar detinguts per ordre d'autoritat nacional o estrangera, per estar en reparació o per endarreriments administratius no imputables al vaixell, el temps màxim computable és de 240 hores en la fase d'amarratge i de 240 hores en la fase de fondeig. La justificació de la concurrència d'aquestes circumstàncies ha d'ésser posada a disposició de l'empresa consignatària.

C_{Ec} : consum específic de les calderes expressat en grams combustible/kWh. Aquest consum específic és el que s'acredita en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat. Si no es disposa del certificat o no s'aporta, s'apliquen els consums específics segons l'antiguitat de la caldera de la taula 19 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En cas d'ús del combustible LSHO, s'utilitzen els valors de HFO i, en cas d'ús del combustible MGO, s'utilitzen els de MDO.

Si a alguna de les calderes li correspon un consum específic diferent del de la resta de calderes, el consum específic aplicable és el corresponent a la mitjana dels consums específics de cadascuna de les calderes del vaixell, d'acord amb la fórmula següent:

$$C_{Ec} = \frac{\sum_l C_{Ec_l}}{n_l}$$

On:

l: cadascuna de les calderes

n_i : nombre total de calderes del vaixell

CEC_i : consum específic (grams combustible/kWh) de cadascuna de les calderes

$FEC\ NOx$: factor d'emissió de les calderes expressat en grams NOx /grams combustible i expressat amb cinc decimals, arrodonit a l'alça el cinquè decimal, si el sisè decimal és igual o superior a 5. Aquest factor d'emissió és el que s'acredita en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en nom seu o sota la seva autoritat. Si no es disposa de certificat o no s'aporta, s'apliquen els factors d'emissió corresponents a l'any 2018, segons tipus de combustible utilitzat durant la fase de l'operativa de la taula 27 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020, expressats en grams NOx / grams combustible i, per tant, dividits entre 1.000. En cas d'ús del combustible LSHFO, s'utilitzen els valors de HFO, en cas d'ús del combustible MGO, s'utilitzen els valors de MDO i, en cas d'ús del combustible metanol, s'utilitzen els de LNG.

Si a alguna de les calderes li correspon un factor d'emissió diferent del de la resta de calderes, el factor d'emissió aplicable és el corresponent a la mitjana dels factors d'emissió de cadascuna de les calderes del vaixell, d'acord amb la fórmula següent:

$$FEC\ NOx = \frac{\sum_l FEC\ NOx_l}{n_l}$$

On:

l : cadascuna de les calderes

n_i : nombre total de calderes del vaixell

$FEC\ NOx_i$: factor d'emissió (grams NOx /grams combustible) de cadascuna de les calderes

2.3.2. Per a determinar les emissions de PM de les calderes, s'ha d'aplicar la fórmula següent:

$$Emissions\ PM\ calderes = \sum_j P_{c_j} \cdot T_j \cdot CEC \cdot FEC\ PM$$

En què:

j : fase de l'operativa del vaixell al port (maniobra, amarratge o fondeig). Per als vaixells petrolers (*oil tanker*), el temps d'amarratge correspon al temps de descàrrega del producte des del vaixell, la resta del temps que estiguin amarrats es computa com a temps de fondeig. El vaixell ha de disposar de justificació documental que acrediti el temps de descàrrega durant l'escala, i l'ha d'aportar a l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

P_{cj}: potència calculada de les calderes en cada fase operativa expressada en kilowatts segons la mida de cada tipus de vaixell de la taula 17 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En el cas dels vaixells que transporten vehicles, s'entén que a la taula 17 la mida s'expressa en GT. Per a la classificació del tipus de vaixells s'ha d'estar al que estableix la taula 3 de l'annex 1 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014.

T_j: temps de la fase de l'operativa (expressat en hores). Per a la fase de maniobra es considera un temps total d'una hora per escala. Si durant l'escala el vaixell només fondeja, el temps de maniobra total serà de 0,5 hores.

Per als vaixells que estiguin amarrats o fondejats com a conseqüència d'embargament preventiu, per estar detinguts per ordre d'autoritat nacional o estrangera, per estar en reparació o per endarreriments administratius no imputables al vaixell, el temps màxim computable és de 240 hores en la fase d'amarratge i de 240 hores en la fase de fondeig. La justificació de la concurrència d'aquestes circumstàncies ha d'ésser posada a disposició de l'empresa consignatària.

CE_c: consum específic de les calderes expressat en grams combustible/kWh. Aquest consum específic és el que s'acredita en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat. Si no es disposa de certificat o no s'aporta, s'apliquen els consums específics segons l'antiguitat de la caldera de la taula 19 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En cas d'ús del combustible LSHO, s'utilitzen els valors de HFO i, en cas d'ús del combustible MGO, s'utilitzen els de MDO.

Si a alguna de les calderes li correspon un consum específic diferent del de la resta de calderes, el consum específic aplicable serà el corresponent a la mitjana dels consums específics de cadascuna de les calderes del vaixell, d'acord amb la fórmula següent:

$$CE_c = \frac{\sum_l CE_{cl}}{n_l}$$

En què:

l: cadascuna de les calderes

n_l: nombre total de calderes del vaixell

CE_{cl}: consum específic (grams combustible/kWh) de cadascuna de les calderes

FE_c PM: factor d'emissió de les calderes expressat en grams PM/grams combustible i expressat amb cinc decimals, arrodonit a l'alça el cinquè decimal, si el sisè decimal és igual o superior a 5 amb arrodoniment a l'alça. Aquest factor d'emissió és el que s'acredita en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat. Si no es disposa de certificat o no s'aporta, s'apliquen els factors d'emissió corresponents a l'any 2018, segons el tipus de combustible utilitzat durant la fase de l'operativa de la taula 27 del

Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020, expressats en grams PM/ grams combustible i, per tant, dividits entre 1.000. En cas d'ús del combustible LSHFO, s'utilitzen els valors de HFO, en cas d'ús del combustible MGO, s'utilitzen els valors de MDO i, en cas d'ús del combustible metanol, s'utilitzen els de LNG.

Si a alguna de les calderes li correspon un factor d'emissió diferent del de la resta de calderes, el factor d'emissió aplicable serà el corresponent a la mitjana dels factors d'emissió de cadascuna de les calderes del vaixell, d'acord amb la fórmula següent:

$$FEC_{PM} = \frac{\sum_l FEC_{PM_l}}{n_l}$$

On:

l: cadascuna de les calderes

n_l: nombre total de calderes del vaixell

FEC PM_l: factor d'emissió (grams PM/grams combustible) de cadascuna de les calderes

3. Els combustibles que generin emissions de NOx i PM durant l'escala no especificats a les taules dels consums específics i dels factors d'emissió esmentats en els apartats anteriors, i per als quals tampoc es disposi del consum específic o del factor d'emissió acreditats mitjançant certificat d'una societat de classificació de vaixells o d'una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en nom seu o sota la seva autoritat, tindran la mateixa consideració que el combustible MDO.

4. En el cas que el vaixell faci ús durant l'escala de combustibles zero emissions de NOx i PM en algun dels motors o calderes, es computa un factor d'emissió zero per al motor o caldera. El vaixell ha de disposar de justificació documental que acrediti l'ús d'aquests combustibles durant l'escala, i l'ha d'aportar a l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

5. Els certificats d'una societat de classificació de vaixells o d'una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en nom seu o sota la seva autoritat emprats per al càlcul de la base imposable s'han de posar a disposició de l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

Article 8. Reduccions de la base imposable

1. Reducció per connexió a xarxa elèctrica

El vaixell que, durant la fase d'amarratge, estigui connectat a la xarxa elèctrica del port, es pot aplicar una reducció de les emissions produïdes en aquesta fase, en el percentatge que resulta de la proporció existent entre el temps que ha estat efectivament connectat i el temps total d'amarratge.

2. Reducció per alimentació per bateria interna del vaixell

El vaixell que durant l'amarratge al port alimenti tots els seus serveis exclusivament d'energia elèctrica, íntegrament subministrada per bateries internes pròpies, es pot aplicar una reducció sobre les emissions produïdes en aquesta fase en el percentatge que resulta de la proporció que hi ha entre el temps d'ús de les bateries i el temps total d'amarratge.

3. Per tenir aquestes reduccions, el vaixell ha de disposar de la justificació documental que acrediti:

-El temps de connexió a la xarxa elèctrica del port durant l'amarratge.

-El temps d'ús exclusiu de les bateries durant l'amarratge.

Aquesta documentació s'ha de posar a disposició de l'empresa consignatària del vaixell en aquella l'escala. Així mateix, s'ha de lliurar a l'empresa consignatària el certificat del fabricant en què consti el temps de descàrrega de les bateries.

Article 9. Base liquidable

La base liquidable total resulta de l'aplicació a la base imposable, si escau, de les reduccions previstes en l'article 8. En el cas que no resulti aplicable cap reducció, la base liquidable coincideix amb la base imposable.

Article 10. Tipus de gravamen i quota íntegra

La quota íntegra de l'impost és el resultat d'aplicar a la base liquidable el tipus de gravamen d'1 euro/Kg/NOx/PM.

Article 11. Determinació de la quota líquida. Bonificacions

La quota líquida de l'impost s'obté d'aplicar a la quota íntegra les bonificacions següents:

1. Una bonificació del 10 per 100 de la quota íntegra per als vaixells que disposen d'un sistema de connexió elèctrica a moll i no puguin connectar-s'hi per manca de disponibilitat del port durant tota l'escala.

Per tenir aquesta bonificació, el vaixell ha de disposar de la justificació documental que acrediti que té un sistema de connexió elèctrica a moll i l'ha d'aportar a l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

2. Una bonificació del 10 per 100 de la quota íntegra per aquells vaixells que disposin d'algun dels certificats acreditables de millora energètica en vigència al final de l'escala següents:

a) Green Award.

b) CSI (*clean shipping index*) en la modalitat Yellow o superior.

c) ESI (*enviromental shipping index*) amb un valor superior o igual a 30.

d) Certificat de registre al sistema de gestió i auditoria mediambiental de la Unió Europea (EMAS).

Aquesta bonificació és d'aplicació única, tant si es disposa d'un o de més d'un dels certificats esmentats.

Per al gaudiment d'aquesta bonificació, el vaixell ha de disposar de la justificació documental que acrediti que té algun d'aquests certificats vigents i l'ha d'aportar a l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

Mitjançant una ordre de la persona titular del departament competent en matèria tributària, es poden incorporar altres certificacions oficials que acreditin la millora energètica.

3. Les empreses prestadores del servei de les línies d'interès públic, definides en el Reial decret 1516/2007, de 16 de novembre, pel qual es determina el règim jurídic de les línies regulars de cabotatge marítim i de les navegacions d'interès públic, gaudeixen d'una bonificació del 25 per 100 de la quota íntegra per a les escales que realitzin amb origen i destinació Palma de Mallorca o Maó o Eivissa.

La bonificació és aplicable tant en les escales que donen resposta a la freqüència mínima prevista en l'esmentat Reial decret, com a la resta d'escales que efectuïn les esmentades empreses amb els mateixos ports d'origen i destinació especificats anteriorment.

Article 12. Meritació

L'impost es merita quan finalitza l'escala al port. El temps de meritació es computa segons l'hora local.

Capítol II. Gestió de l'impost

Article 13. Autoliquidació

1. La declaració i ingrés de l'impost s'ha d'efectuar mitjançant autoliquidació, que ha de recollir, per a cada període de liquidació, les quotes meritades per les escales efectuades pels contribuents dels quals el consignatari sigui el substitut.

2. El model d'autoliquidació s'ha d'aprovar per una ordre de la persona titular del departament competent en matèria tributària.

Article 14. Termini i forma de presentació i ingrés

1. El substitut del contribuent està obligat a presentar i ingressar l'autoliquidació en els terminis següents:

a) De l'1 al 20 de juliol, per a les quotes meritades entre l'1 de gener i el 30 de juny.

b) De l'1 al 20 de gener, per a les quotes meritades entre l'1 de juliol i el 31 de desembre de l'any anterior.

2. La presentació de l'autoliquidació s'ha de fer per via telemàtica. L'ingrés s'ha d'efectuar mitjançant alguna de les formes habilitades per l'Agència Tributària de Catalunya.

3. No és obligatori presentar l'autoliquidació en els supòsits d'exempció establerts en l'article 5 d'aquesta llei.

Article 15. Gestió, recaptació i inspecció

La gestió, la recaptació i la inspecció de l'impost creat per aquesta llei corresponen a l'Agència Tributària de Catalunya, d'acord amb el que disposa la Llei 17/2017, de l'1 d'agost, del Codi tributari de Catalunya i d'aprovació dels llibres primer, segon i tercer, relatius a l'Administració tributària de la Generalitat, sens perjudici de la col·laboració amb els òrgans d'inspecció sectorialment competents.

Article 16. Infraccions i sancions

El règim d'infraccions i sancions és el vigent per als tributs propis de la Generalitat.

Article 17. Recursos i reclamacions

Els actes de gestió, d'inspecció i de recaptació dictats en l'àmbit de l'impost creat per aquesta llei pot ésser objecte de reclamació econòmicoadministrativa davant la Junta de Tributs, sens perjudici de la interposició prèvia, amb caràcter potestatiu, del recurs de reposició davant l'òrgan que ha dictat l'acte impugnat.

Article 18. Normativa supletòria

En l'aplicació de l'impost regeix supletòriament la legislació general tributària aplicable a Catalunya i les normes complementàries que la despleguen.

Disposició addicional única. Modificació i avaluació dels elements de l'impost

1. Mitjançant la Llei de pressupostos de la Generalitat es poden modificar els elements de quantificació de l'impost.

2. Mitjançant una ordre de la persona titular del departament competent en matèria tributària, es publicaran, si escau, les actualitzacions de les taules previstes en la Guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA, de l'Agència Europea de Medi Ambient, en el Conveni MARPOL, en el Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020 i en el Third IMO Greenhouse Gas Study 2014 a què es refereix l'article 7 d'aquesta llei en regular el càlcul de la base imposable que, a aquest efecte, seran d'aplicació a partir de l'1 de gener de l'any següent a la publicació de l'ordre esmentada.

3. Transcorreguts tres anys des de l'entrada en vigor de l'impost, el Govern ha d'efectuar l'informe d'avaluació de l'impacte de l'impost.

Disposició final. Entrada en vigor

Aquesta Llei entra en vigor el primer dia del semestre natural següent a la data de la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Acord

del Govern pel qual s'aprova la memòria preliminar de l'Avantprojecte de Llei de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells.

L'article 36.2 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, determina que la tramitació d'un projecte de Llei requereix l'acord previ del Govern sobre l'oportunitat de la iniciativa i s'inicia a proposta del departament o els departaments interessats, als quals correspon d'elaborar l'avantprojecte de Llei corresponent.

L'Acord del Govern de 22 de gener de 2019, relatiu a l'oportunitat de les iniciatives legislatives del Govern i a la seva consulta pública determina que l'acord previ del Govern sobre l'oportunitat d'elaborar un avantprojecte de Llei ha de contenir una memòria preliminar, i n'estableix el contingut.

Per tot això, a proposta del conseller d'Economia i Hisenda, el Govern

Acorda:

Aprovar la memòria preliminar de l'Avantprojecte de Llei de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells, que s'adjunta com a annex a aquest Acord.

Annex

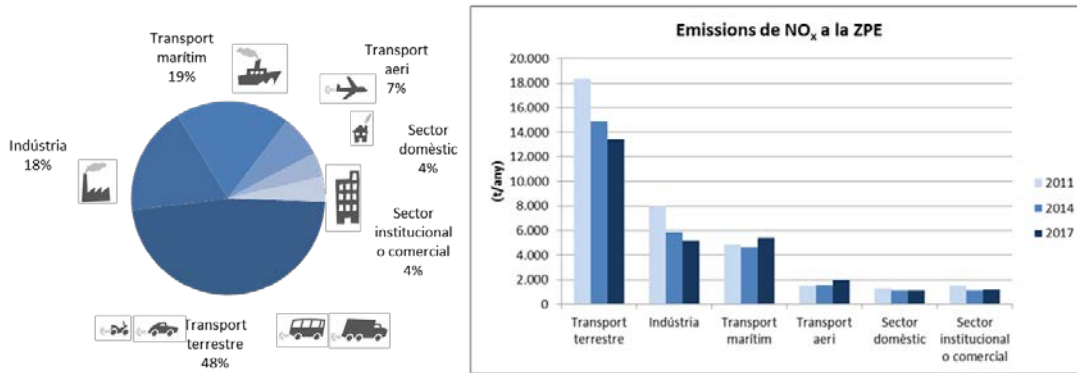
Memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells.

1. Els problemes que es pretenen solucionar

Les emissions d'òxids de nitrogen dels vaixells durant les maniobres d'atrancament i durant l'estada dels vaixells al port són, juntament amb les del transport terrestre i la indústria, les fonts d'emissió amb una aportació més gran a les emissions totals a les Zones de protecció especials (ZPE) de l'ambient atmosfèric definides al Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules.

A l'estudi Emissions de contaminants a l'atmosfera 2011-2017, a l'àmbit de les zones de protecció especial, realitzat per la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic es descriuen detalladament aquestes emissions:

Sector	2017		2014		2011	
	NO _x (t/a)	%NO _x	NO _x (t/a)	%NO _x	NO _x (t/a)	%NO _x
Transport terrestre	13.408	48	14.868	52	18.318	53
Indústria	5.155	18	5.890	20	7.987	23
Transport marítim	5.400	19	4.636	13	4.844	14
Transport aeri	1.979	7	1.551	7	1.511	4
Sector domèstic	1.151	4	1.142	4	1.292	4
Sector institucional o comercial	1.166	4	1.141	4	1.497	4
TOTAL	28.260	100	29.227	100	35.448	100



Així doncs queda palès que el transport marítim és un dels sectors on cal actuar efectuant mesures per tal de reduir emissions i consegüentment el seu impacte sobre la salut de les persones i el medi.

Cal assenyalar que aquesta problemàtica podria afectar a d'altres àmbits territorials on es troben localitzats ports que també reben grans vaixells, com Tarragona, Palamós... i estudiar quins efectes pot tenir l'emissió de contaminants per a la salut.

En aquest sentit, la disposició final dotzena de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, ha establert el següent:

“1. El Govern ha de presentar al Parlament el projecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells, de manera que el Parlament pugui aprovar la llei corresponent i l'impost pugui entrar en vigor el 2019. En tot cas, el Govern n'ha d'aprovar l'avantprojecte abans de l'1 de desembre de 2017 i n'ha de donar compte a la comissió del Parlament competent en matèria de medi ambient.

2. El projecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells ha de tenir en compte, en tot cas, els aspectes següents:

a) L'impost ha de gravar les emissions d'òxids de nitrogen (NO_x) durant les maniobres d'atrancament i durant l'estada del vaixell al moll.

b) Els ingressos derivats de l'impost s'han de destinar a la dotació del Fons per a la Protecció de l'Ambient Atmosfèric

c) La base imposable són els quilograms d'òxids de nitrogen emesos pel vaixell durant les maniobres i durant la seva estada al port. Les emissions d'òxids de nitrogen s'han de calcular amb la metodologia establerta per la Unió Europea a través de l'Agència Europea de Medi Ambient i utilitzant els factors d'emissió aprovats per aquesta.

d) La quota s'ha de determinar en funció de la base imposable i del tipus impositiu, que s'ha de situar en un valor estimat de 1.000 €/ tNO_x.”

Les vicissituds polítiques dels darrers anys, així com l'impacte de la crisi sanitària derivada de la pandèmia en les activitats empresarials, han endarrerit, però, l'elaboració de la norma.

Cal per tant, complir el mandat del Parlament iniciant la tramitació de l'avantprojecte de Llei de creació de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells.

Cal fer avinent que la creació d'un impost mediambiental que centra el fet imposable en les emissions dels vaixells durant l'estada als ports s'insereix en el marc de les polítiques mediambientals que postulen, entre d'altres mesures, les de caràcter fiscal, com a instrument idoni per a modificar conductes que comporten externalitats negatives sobre el medi ambient.

En aquest sentit, la creació de l'impost respon als objectius de la *Decisió 1386/2013/UE el Parlament Europeu i del Consell, de 20 de novembre de 2013, relativa al Programa General d'Acció de la Unió en matèria de Medi Ambient fins al 2020 "Viure bé, respectant els límits del nostre planeta"*. Així, en el paràgraf (20) del preàmbul es recorda que:

"(20) De conformidad con el artículo 191, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), la política de medio ambiente de la Unión tiene como objetivo alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Unión, y se basa en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de que quien contamina paga."

Aquests principis són reiterats a l'art. 2.2 del text normatiu que defineix el VII Programa de Medi Ambient (PAM) que s'adopta mitjançant la Decisió.

Dins els objectius prioritaris del Programa (Annex de la Decisió), cal destacar a l'efecte d'aquesta memòria el 6è, l'apartat (84) del qual recull de forma expressa que cal assegurar les inversions per a la política en matèria de medi ambient i clima i fer front a les externalitats mediambientals; i es diu que el PAM ha de garantir que, per al 2020 i amb aquesta finalitat, és necessari, entre d'altres actuacions:

"i) suprimir progresivamente y sin demora las subvenciones perjudiciales a nivel de la Unión y de los Estados miembros, e informar sobre los progresos a través de los Programas Nacionales de Reforma; intensificar la aplicación de instrumentos de mercado, como las políticas fiscales de los Estados miembros, las tarifas y las tasas, y ampliar los mercados de bienes y servicios medioambientales, teniendo debidamente en cuenta cualquier impacto social negativo, utilizando un enfoque basado en la acción respaldado y controlado por la Comisión, entre otros, a través del Semestre Europeo,..."

Per altra banda, i també en l'annex de la Decisió, resulta igualment pertinent destacar-ne els paràgrafs 44 i 45, introductoris de l'objectiu prioritari núm. 3 “*proteger a los ciudadanos de la Unión de las presiones y riesgos medioambientales para la salud y el bienestar*” i d'acord amb els quals:

“44. La legislación medioambiental de la Unión ha generado grandes beneficios para la salud y el bienestar de la población. No obstante, la contaminación del aire y del agua y los productos químicos siguen situándose a la cabeza de las preocupaciones medioambientales de los ciudadanos de la Unión. La Organización Mundial de la Salud (OMS) considera que los factores de estrés medioambiental son responsables de entre el 15 % y el 20 % de todas las muertes registradas en 53 países europeos. Según la OCDE, la contaminación atmosférica en las ciudades será en 2050 la principal causa ambiental de mortalidad en todo el mundo.

45. Una proporción considerable de la población de la Unión sigue estando expuesta a niveles de contaminación atmosférica, incluida la contaminación del aire en interiores, superiores a los recomendados por la OMS. Por ejemplo, los aparatos e instalaciones de calefacción local y de combustión de carbón son una fuente importante de hidrocarburos poliaromáticos mutagénicos y cancerígenos y de emisiones peligrosas de materia en partículas (PM 10, PM 2,5 y PM 1). Es necesario actuar sobre todo en aquellos espacios, como las ciudades, en los que las personas, en particular los grupos sociales sensibles o vulnerables, y los ecosistemas, están expuestos a altos niveles de contaminantes. Para garantizar un medio ambiente sano para todos, las medidas de ámbito local deben complementarse con políticas adecuadas en el nivel nacional y en el de la Unión.”

En aquest sentit, cal fer dues consideracions als fets exposats anteriorment:

D'una banda, referent al Programa d'Acció en matèria de Medi Ambient que proporciona un marc per al desenvolupament de la política mediambiental general de la Unió Europea, i orienta la formulació de polítiques identificant-ne les prioritats i establint-ne una visió i objectius a llarg termini. L'octubre del 2020, la Comissió va adoptar una proposta de Decisió sobre un Programa d'Acció general de la Unió en matèria de Medi Ambient fins al 2030, que prendria el relleu del setè PMA. Aquesta Decisió, que es tramitarà durant l'any 2021, servirà de guia per a l'elaboració i l'aplicació de polítiques mediambientals i climàtiques fins al 2030, i incorpora i reforça els mateixos principis que el VII Programa.

Els Estats membres han afegit disposicions relatives a la necessitat de seguir definint accions quan les actuacions clau del Pacte Verd Europeu s'hagin posat en marxa d'aquí al 2024. La proposta de la Comissió per al VIII PMA es basa en el Pacte Verd Europeu i en la llista d'actuacions detallades en ell. Els Estats membres sol·liciten a la Comissió que dugui a terme una revisió intermèdia el 2024, seguida d'una proposta legislativa el 2025, que modifiqui el VIII

PMA, per tal de permetre afegir les mesures necessàries que s'han d'adoptar entre el 2025 i el 2030.

El VIII PMA té per objecte accelerar la transició ecològica de manera justa i inclusiva, amb l'objectiu a llarg termini "Viure bé, respectant els límits del nostre planeta" d'aquí al 2050, que es va fixar al VII PMA. Els sis objectius prioritaris temàtics del VIII PMA fan referència a la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, l'adaptació al canvi climàtic, un model de creixement que torni al planeta més del que en pren, l'objectiu zero en matèria de contaminació, la protecció i recuperació de la biodiversitat i la reducció de les principals pressions climàtiques i mediambientals associades a la producció i el consum.

D'altra banda, en relació amb les consideracions de l'Organització Mundial de la Salut, cal fer referència a la revisió l'any 2021 de les seves guies de qualitat de l'aire, que eren de l'any 2005. Així, després d'una revisió sistemàtica de l'evidència científica dels últims quinze anys, l'OMS ha reduït substancialment la concentració màxima recomanada per protegir la salut humana per a 6 contaminants, entre ells el diòxid de nitrogen. L'evidència científica actual indica clarament que els efectes negatius de la contaminació de l'aire sobre la salut es produeixen a uns nivells molt per sota del que es pensava ara fa quinze anys i per això actualitza els nivells guia per a la protecció de la salut de les persones.

Amb aquesta actualització, l'OMS posa sobre la taula que la contaminació de l'aire és un repte molt important per la salut pública actualment i que reduir els nivells de contaminació de l'aire tindrà un gran benefici per la salut de tota la ciutadania.

2. Els objectius que es volen assolir.

- Garantir l'aplicabilitat de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells.
- Assolir de forma efectiva la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen dels grans vaixells que atraquen als ports de Catalunya.
- Afavorir la millora de la qualitat de l'aire i de la salut de les persones als àmbits territorials en els quals hi ha més presència d'emissions d'òxids de nitrogen provocats pel transport marítim.

3. Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives.

L'opció de no fer res i mantenir la situació actual implica que si bé l'impost està enunciat en els seus trets essencial no es pot aplicar llevat que s'aprovi el corresponent instrument legal que el defineixi.

En aquest ordre de coses, i pel que fa a la naturalesa de la norma, no hi ha en l'àmbit de creació dels tributs alternatives regulatòries al requisit formal de norma amb rang de llei tota vegada que regeix el principi de reserva de llei (art. 31.3 de la CE):

“3. Només es podran establir prestacions personals o patrimonials de caràcter públic d'acord amb la llei.”

Això no obstant, es poden presentar alternatives de regulació dels elements del tribut que han de quedar establerts en l'avantprojecte de llei, però respectant en qualsevol cas els marges que permet el mandat parlamentari expressat en la disposició final dotzena de la Llei 16/2017 i, per tant, dins els paràmetres expressats en les lletres a) a d) de dita disposició.

L'instrument tributari no és l'únic per aconseguir l'objectiu de la iniciativa abans esmentat, atès que ha d'anar acompanyat d'altres mesures complementàries de bones pràctiques, desenvolupades principalment pel sector afectat, tendents a reduir la contaminació.

S'hauria d'intentar donar d'un caràcter extra fiscal al tribut per tal que cada vegada la recaptació fos menor, fet que denotaria el compliment del seu objectiu: la reducció de contaminants.

4. Els impactes més rellevants de les diferents opcions considerades

a) L'impacte sobre l'Administració de la Generalitat

D'acord amb l'article 2 de la Llei 7/2007, del 17 de juliol, de l'Agència Tributària de Catalunya (ATC), correspon a aquest ens la gestió, liquidació, inspecció i recaptació “dels tributs propis de la Generalitat i els tributs estatals cedits totalment a la Generalitat, d'acord amb el que disposa l'article 204 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya.”

En aquesta fase preliminar, però, i no disposant encara de la configuració del tribut, no es poden determinar els costos que la seva implantació pot suposar per a l'ATC.

b) L'impacte sobre les administracions locals tenint en compte la seva dimensió el règim especial de Barcelona.

La mesura, en tant que es tracta d'un tribut que gestiona la pròpia Generalitat a través de l'ATC, no ha de comportar cap impacte per a les administracions locals-

c) L'impacte sobre les mesures d'intervenció administrativa, i des de la perspectiva de la reducció de càrregues administratives per als ciutadans i per a les

La intervenció dels ciutadans en la fase d'ingrés dels tributs, està àmpliament estesa amb l'establiment de forma generalitzada del sistema d'autoliquidació en gran part dels impostos vigents. El compliment d'aquesta obligació suposa unes càrregues administratives per a les empreses i ciutadans que cal simplificar de manera que resultin el menys costoses possible. Cal remarcar, però, que la implementació dels sistemes de presentació i ingrés telemàtics de les autoliquidacions facilita el compliment de l'obligació tributària, la reducció de temps i, per tant, la reducció de costos.

Caldrà verificar que el sistema més eficient per a la gestió i recaptació de l'impost és el sistema d'autoliquidació, amb menors costos tant per als subjectes passius com per a l'Administració tributària.

d) Els impactes econòmics, socials o ambientals rellevants que no s'hagin valorat als apartats anteriors

La creació d'un impost sempre comporta un impacte econòmic que caldrà quantificar en termes de recaptació.

Els impactes socials i mediambientals s'insereixen en els objectius que es persegueixen tant a nivell europeu com internacional de conscienciar la població de la necessitat adequar els comportaments que impacten en el medi ambient. Així ho expressa el preàmbul de la Decisió que aprova el PAM:

“(33) Una combinació adecuada de instrumentos políticos permitiría a las empresas y los consumidores comprender mejor cómo repercuten sus actividades sobre el medio ambiente y saber cómo gestionar ese impacto...”

En paràgrafs anteriors, el mateix preàmbul es manifesta en els termes següents per il·lustrar la necessitat i bondat de les mesures que es proposen en el PAM:

“(25) Los problemas y los impactos medioambientales siguen planteando riesgos considerables para la salud y el bienestar de los seres humanos, mientras que las medidas dirigidas a mejorar el estado del medio ambiente pueden ser beneficiosas a ese respecto.

(26) La aplicación completa y uniforme del acervo medioambiental en toda la Unión supone una sólida inversión para el medio ambiente, la salud humana, así como para la economía.

...”

Cal assenyalar que els ingressos que derivin de l'impost s'integraran en el Fons per a la Protecció de l'Ambient Atmosfèric, que amb caràcter general es destina a polítiques de prevenció i millora de la qualitat atmosfèrica.

5. La procedència d'efectuar una consulta pública prèvia o bé la justificació de les excepcions que hi puguin concórrer, així com la valoració de la necessitat d'emprar, en el seu cas, altres eines i canals de participació complementaris a la publicació al Portal de la Transparència.

La procedència d'efectuar una consulta pública prèvia a l'elaboració de la norma o en el seu cas, la justificació de l'excepció o les excepcions legalment previstes, s'ha d'analitzar a la llum de les previsions de l'Acord del Govern de 22 de gener de 2019, relatiu a l'oportunitat de les iniciatives legislatives del Govern i a la seva consulta pública.

L'esmentat Acord disposa que amb caràcter previ a l'elaboració del projecte o avantprojecte de llei o de reglament, s'ha de substanciar una consulta pública, a través del portal web de l'Administració competent en la qual es demanarà l'opinió dels subjectes i de les organitzacions més representatives potencialment afectats per la futura norma.

Ara bé, es pot prescindir de l'esmenat tràmit en el cas de normes pressupostàries, organitzatives o quan concorrin raons greus d'interès públic.

En el cas que ens ocupa, no estem davant d'una norma pressupostària o organitzativa, ni concorren raons greus d'interès públic que justifiquin prescindir del tràmit.

Per tot plegat, entenem que és procedent d'efectuar una consulta pública prèvia a l'elaboració de la norma

A més, la unitat promotora juntament el Departament d'Acció climàtica, alimentació i agenda rural té previst realitzar contactes amb els agents implicats.



INFORME DE RETORN

en relació amb la consulta pública prèvia a l'elaboració de l'Avantprojecte de Llei de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells

- El 23 de novembre del 2021, el Govern de la Generalitat de Catalunya pren coneixement de la consulta pública prèvia a l'elaboració de l'Avantprojecte de Llei de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells.
- El 25 de novembre, es publica al portal de la Generalitat de Catalunya, Participa gencat.cat, la documentació relativa a la consulta pública prèvia esmentada.
- El 26 de gener de 2022, fineix el termini establert per tal que els ciutadans puguin fer llurs comentaris i observacions sobre la consulta prèvia.

La iniciativa té com a objectiu crear l'impost que grava les emissions d'òxids de nitrogen (NO_x) dels grans vaixells, durant les maniobres d'atracament i durant l'estada del vaixell en el moll, amb la finalitat de garantir l'aplicabilitat de l'impost sobre les emissions portuàries de grans vaixells, assolir de manera efectiva la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen dels grans vaixells que atraquen als ports de Catalunya i afavorir la millora de la qualitat de l'aire i de la salut de les persones als àmbits territorials en els quals hi ha més presència d'emissions d'òxids de nitrogen provocats pel transport marítim.

L'objectiu de la consulta ha estat rebre suggeriments i propostes per a la millor regulació del tribut, dins el marc establert per la disposició final dotzena de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic. En aquest sentit, i més concretament, en la consulta es pretenia:

- i) Obtenir informació rellevant en relació amb l'impacte que tindrà l'impost en els afectats.
- ii) Rebre propostes de regulació tant dels elements configuradors de l'impost, tenint en compte els termes previstos en la disposició final esmentada, així com dels aspectes procedimentals per a la seva aplicació.

1. Persones físiques i jurídiques que hi han participat

Damià Calvet i Valera en la seva condició de president de l'Autoritat Portuària de Barcelona (en endavant, APB).



2. Aportacions realitzades

Les aportacions realitzades per part del president de l'APB es poden classificar en els grups següents:

a) Un primer punt fa referència a la col·laboració que l'APB està disposada a prestar al Govern de la Generalitat per tal de desenvolupar el mandat legislatiu de crear un impost a les emissions de NO_x dels grans vaixells, amb la garantia que en la seva aplicació no hi hagi un menyscabament a la competitivitat de les empreses que exerceixen activitats econòmiques mitjançant el Port de Barcelona.

En el marc d'aquesta col·laboració, l'Autoritat es posa a disposició del Departament d'Economia i Hisenda als efectes de facilitar informació estadística sobre l'operativa marítima del Port de Barcelona i facilitar el diàleg amb altres actors marítics i portuaris, com són, entre d'altres, l'Associació d'Agents Consignataris, ANAVE o la Cruise Lines International Association.

b) Pel que fa a les qüestions concretes plantejades en la consulta pública prèvia:

- En relació amb si es considera que s'ha descrit adequadament el problema, si hi ha aspectes que no s'han tingut en compte i que haurien de ser valorats per l'Administració de la Generalitat, si hi ha altres efectes negatius o positius derivats del marc normatiu vigent que s'estiguin produint actualment que no s'han posat de relleu a la documentació, l'APB:

- Primer, posa de manifest que caldria tenir en compte el tràfic de vaixells, que pot canviar de port ràpidament, com és, per exemple, el tràfic de contenidors (el volum més volàtil que pot canviar de port és del 40 %). En aquest sentit, es diu que la potencial aplicació de l'impost hauria de ser justa, equilibrada i amb una recaptació finalista i destinada a desenvolupar sistemes al Port que evitin les emissions (electrificació dels molls, per exemple). Tot això per no veure minvada la recuperació del gran volum de càrrega assolit al 2016-2017, després d'una dècada de manca de competitivitat.

- Segon, destaca l'existència de diferents taxes vigents que graven l'ús de les aigües protegides del Port, el seu accés i l'atrancament dels vaixells. Es fa constar que aquestes taxes, al seu torn, gaudeixen de bonificacions mediambientals si es disposa i s'utilitzen sistemes de reducció o eliminació de les emissions NO_x. Ara bé, s'afirma que els vaixells que redueixen ostensiblement les emissions són pocs en relació amb les 9.000 escales a l'any que rep el Port (dades del 2019). L'estimació dels ingressos per aquestes taxes, al tancament del 2021, és de 26 milions d'euros, l'import de les quals s'ha de destinar a la construcció i manteniment de dics de recer i dels molls.

- D'acord amb si s'haurien de preveure altres objectius diferents, l'APB de Barcelona no fa avinent cap aportació al respecte.



- Finalment, i respecte a si cal considerar altres alternatives a les proposades i si hi ha efectes de les alternatives esmentades que no s'hagin tingut en compte i que siguin rellevants, l'APB:

- Primer, exposa que s'espera que en un futur el Mar Mediterrani s'inclogui en les NECA (*Nitrogen emission control area*) per tal que es prohibeixi a determinats vaixells circular per aquestes àrees. Espanya i França estan impulsant aquesta mesura, malgrat que es necessita l'acord de la resta de països riberecs.
- Segon, comenta la possible incorporació del sector marítim a l'*European Union Trading System* (ETS) a partir del 2023, davant l'acceleració de la necessària descarbonització de la indústria marítima i portuària que trasllada el focus de les emissions de NO_x a les GEH (les quals, en el sector marítim, es diu que suposen un 3 %) amb l'objectiu d'obtenir combustibles sense emissions. Malgrat aquesta possibilitat, diferents països europeus demanen precaució atesa la competitivitat amb ports de tercers països aliens a la Unió Europea .

3. Conclusions

Es valoren positivament les consideracions efectuades per l'APB i, sens dubte, es comptarà amb la seva col·laboració, així com també amb la d'altres autoritats portuàries i resta d'agents del sector implicats, per a determinar els elements del tribut que millor encaix tinguin en la situació actual.