

2. Memòria general

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

Carrer del Foc, 57
08038 Barcelona
Tel. 933 162 000

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 1 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Índex

2.1 Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen

2.2 Marc normatiu en què s'insereix

2.3 Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants

2.4 Competència de la Generalitat sobre la matèria

2.5 Tràmits de consulta i participatiu

2.5.1 Tràmit previ de consulta pública

2.5.2 Participació ciutadana en l'elaboració de les normes

2.5.3 Tràmit de consulta interdepartamental

2.5.4 Relació motivada de les persones i les entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència.

2.5.5 Procedència de sotmetre l'expedient a informació pública.

2/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 2 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

2.1 Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen

I. Antecedents

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", preveu en el paràgraf (20) del preàmbul 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 (PMA) que s'adopta mitjançant la Decisió.

Dins els objectius prioritaris del Programa (Annex de la Decisió), cal destacar 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 PMA 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

3/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 3 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

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."

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, 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.

4/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 4 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Per la seva part, i pel que fa a 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.

En data 26 d'octubre de 2022, la Comissió Europea ha presentat la proposta per establir i revisar la Directiva de Qualitat de l'Aire, i fixar uns paràmetres més estrictes sobre els contaminants de l'aire, les aigües superficials i subterrànies i el tractament de les aigües residuals urbanes. L'objectiu serà alinear més estretament els estàndards de qualitat de l'aire de la UE amb les recomanacions de l'OMS, tenint en compte la viabilitat i l'avaluació de l'impacte. S'introdueixen valors límit per tots els contaminants atmosfèrics actualment subjectes a valors objectius, excepte per l'ozó, fet que augmentarà l'eficàcia per reduir les concentracions de contaminants. Els valors límit i objectius revisats entraran en vigor l'any 2030 equilibrant la necessitat d'una millora ràpida amb la necessitat d'assegurar un termini suficient i la coordinació amb les polítiques ambientals.

La proposta preveu la revisió periòdica de l'evidència científica per comprovar si les normes de qualitat de l'aire són encara suficients per protegir la salut humana i el medi ambient i si s'ha de regular els contaminants atmosfèrics addicionals així com una reducció de l'exposició mitjana de la població a les partícules fines (PM_{2,5}) i al diòxid de nitrogen (NO₂).

La proximitat dels ports als nuclis de població, el continu creixement de les activitats portuàries, juntament amb la dificultat d'actuar sobre les emissions dels vaixells i al temps de vida tant elevat d'aquests, provoca que la normativa d'emissions dels vaixells vagi endarrerida en termes d'eficiència dels motors i que per tant l'impacte d'aquests sobre la qualitat de l'aire sigui significatiu. Per tant, arribats a aquest punt, 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.

Pel que fa al compliment dels valors límit de qualitat de l'aire dels contaminants NO₂ i PM₁₀, la Comissió Europea, en data 25 de juliol de 2019, decideix dur a Espanya al Tribunal de

5/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 5 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Justícia de la Unió Europea per incompliment sistemàtic dels límits de diòxid de nitrogen (NO₂) a les zones urbanes de Madrid, Barcelona i del Vallès- Baix Llobregat.

Actualment hi ha oberts dos procediments d'infracció dirigits a Espanya per incompliment de la Directiva 2008/50/CE de 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta en Europa. Pel que fa a Catalunya, aquests procediments afecten a la zona de qualitat de l'aire 1 (Àrea de Barcelona) i a la zona de qualitat de l'aire 2 (Vallès-Baix Llobregat).

- Procediment d'infracció 2008/2203 relatiu a les superacions dels valors límit de PM₁₀.
- Procediment d'infracció 2015/2053 relatiu a les superacions dels valor límit de NO₂.

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 dels grans vaixells.

Amb aquests precedents, i en compliment del mandat parlamentari, es crea, com a tribut propi de la Generalitat de Catalunya l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells, de naturalesa directa, i caràcter extra fiscal.

La finalitat de la norma és:

- Assolir de forma efectiva la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen i de partícules 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.

II. Elements definidors de l'impost

L'impost grava les emissions d'òxids de nitrogen i de partícules emeses pels grans vaixells, durant les operacions de maniobra, d'atracament i de fondeig. A aquest efecte, la pròpia norma reguladora del tribut defineix cada un d'aquests conceptes; alguns, com el de *port* o el de *càlcul de l'arqueig brut*, reproduïxen les definicions de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals.

6/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 6 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Pel que fa concretament al terme "gran vaixell", té aquesta consideració aquell amb un arqueig brut superior a 5.000 tones. Aquest límit l'utilitza actualment la Unió Europea¹ per al seguiment de les emissions de diòxid de carboni dels vaixells. Aquest tipus de vaixells representa aproximadament el 55% de les embarcacions que fan escala en un port de la UE i, al seu torn, són responsables del 90 % de les emissions associades.

Pel que fa a l'element personal, és contribuent de l'impost, el navilier i l'armador i subjecte passiu, en qualitat de substitut del contribuent, la persona consignatària del gran vaixell. És a aquest darrer al que li correspon el compliment de l'obligació tributària principal (presentació i ingrés del deute tributari), així com les obligacions formals inherents, d'acord amb l'article 36.3 de la Llei general tributària.

Quant a la base imposable, està constituïda per les emissions (Kg) d'òxids de nitrogen o de partícules emeses pels vaixells durant l'escala, que comprèn les fases de maniobra, d'atrancament i de fondeig. Davant la impossibilitat d'efectuar una mesura directa de les emissions emeses, s'aplica una fórmula que té en compte:

- Els factors de càrrega dels motors principals i dels motors auxiliars establerts per la guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA, de l'Agència Europea de Medi Ambient, (afectats per uns coeficients multiplicadors)
- Els factors d'emissió dels motors principals i dels motors auxiliars que determina la mateixa guia esmentada anteriorment, corregits segons l'antiguitat del vaixell.
- La fase de l'operativa del vaixell al port (maniobra o atrancament o fondeig)
- La potència instal·lada en cadascun dels motors principals o auxiliars, expressada en kilowatt
- El temps en cada fase avaluada de l'operativa del vaixell al port, expressat en hores

En la fase de maniobra, i per a simplificar el càlcul, es considera un temps total d'una hora per escala (que comprèn l'entrada i la sortida).

Cal assenyalar que els coeficients correctors dels factors de càrrega i la fórmula de càlcul de la base imposable es basen en l'estudi del Centre d'Innovació del Transport (CENIT) i Port de BCN que porta per títol *Guia Metodològica para cuantificar las emisiones de los buques en los puertos*, (juny 2021).²

¹ Reglament (UE) 2015/757 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2015, relatiu al seguiment, notificació i verificació de les emissions de diòxid de carboni generades pel transport marítim i pel que es modifica la Directiva 2009/16/CE

² https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmnq/gd/d/workspace/SpacesStore/3bb36e73-5e48-4f58-ae23-8b74377cf8bb/Guia_Calculo_Emisiones.pdf



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

D'altra banda, en tant que l'impost medi ambiental, que persegueix reduir les emissions, la seva configuració té en compte la concurrència de diferents circumstàncies o elements que les minoren i, que, per tant, redueixen la base imposable. Així, s'estableixen les reduccions següents:

- Per connexió a xarxa elèctrica del port
- Per alimentació per bateria interna del vaixell
- Per utilització de mesures correctores.

I també les bonificacions següents:

- Del 10% de la quota per aquells vaixells que, disposant de connexió a la xarxa elèctrica del port, no puguin connectar-se a aquesta la xarxa per manca de disponibilitat.

- Del 5% de la quota per aquells vaixells que disposin d'algun d'aquests certificats acreditables de millora energètica, sempre que per a l'obtenció d'aquests certificats s'hagi obtingut puntuació per reducció d'emissions d'òxids de nitrogen i de partícules:

- a) Green Award
- b) Clean Shipping Index.

a) El certificat Green Award és un sistema voluntari d'avaluació, inspecció i certificació de vaixells. Té en compte la seguretat, la qualitat i el rendiment ambiental dels vaixells, més enllà dels requisits establerts a la regulació aplicable. Es distingeixen dues categories: la navegació marítima i la navegació interior o fluvial.

Pel que fa als vaixells de navegació marítima, es tenen en compte 6 tipologies diferents de vaixells, cadascuna amb una llista de requisits que varia lleugerament:

- Petrolers a partir de 2.000 tones TPM.
- "Graners" a partir de 20.000 tones TPM.
- Metaners (transporten gas natural líquat) sense limitació.
- Bucs químics a partir de 2.000 tones TPM.
- Portacontenidors a partir de 5.000 tones.
- Bucs transportadors de GLP (gas líquat en un sistema de contenció de carrega totalment refrigerat) des de 20.000 m3.

Dins de la llista/classificació de cada tipologia de vaixell hi ha un apartat de "prevenció de la contaminació" (ítem general 5000) i, més concretament, en els ítems 5410 i 5430 s'avaluen les emissions NOx i de partícules.

8/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 8 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Pel que fa a les emissions NOx (5410), es preveu un qüestionari "suplementari al certificat internacional de prevenció de la contaminació de l'aire del motor". En aquest qüestionari suplementari s'avaluen els límits d'emissions NOx aplicables, el valor real de les emissions i el percentatge de reducció, dels motors principals, auxiliars o d'altres que hi hagi, tot això en funció del Tier 1, 2 o 3. Finalment, les dades obtingudes s'introdueixen al qüestionari principal.

SUPPLEMENT TO 5410 - NOx EMISSIONS				
DATA FROM "SUPPLEMENT TO ENGINE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE - RECORD OF CONSTRUCTION, TECHNICAL FILE, AND MEANS OF VERIFICATION"				
Keel Laid (DD/MM/YYYY) (available on supplement to IAPP certificate)				
Vessel assigned to NOx Tier-3 ECA route (Y/N)				
Main propulsion type				
Electricity generation				
TIER				
Questions applicable (from 5410.11 - 5410.18)				
For DIESEL-ELECTRIC & DUAL FUEL (LNG / LPG) data, use "OTHER ENGINE" modules below				
MAIN ENGINE 1				
NA →				
RPM				
Tier 1 Tier 2 Tier 3				
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction				
GAC compliance				
MAIN ENGINE 2				
NA →				
RPM				
Tier 1 Tier 2 Tier 3				
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction				
GAC compliance				
AUXILIARY ENGINE 1				
NA →				
RPM				
Tier 1 Tier 2 Tier 3				
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction				

9/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 9 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

GA Code: _____ Ship name: _____ Date of Ship Survey: _____

CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SHIP SURVEY - OIL TANKER - VERSION 2022											
Revision Code	Item Item	MASTER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER
5410	NOx Emissions										
5410.1	A. Emission Monitoring										
5410.1.1	Does the ship use a continuous emission monitoring system (in-situ or extractive) for monitoring and recording NOx emissions?										
5410.1.2	B. Emission Reduction										
5410.1.2.1	For ships keel laid between 01-01-2000 and 31-12-2010 (Tier I mandatory ships)										
5410.1.2.1.1	Does the ship reach the NOx tier 2 limits on their main engine?										
5410.1.2.1.2	Does the ship reach the NOx tier 2 limits on their auxiliary engine?										
5410.1.2.1.3	For ships keel laid on / after 01-01-2011 (5410.1.2 - 5410.1.3)										
5410.1.2.1.3.1	Does the ship reach NOx emissions 15% below the tier 2 limits on their main engine?										
5410.1.2.1.3.2	ALTERNATIVE 1 to 5410.1.3.1										
5410.1.2.1.3.2.1	Does the ship reach NOx emissions 30% below the tier 2 limits on their main engine?										
5410.1.2.1.3.2.2	ALTERNATIVE 2 to 5410.1.3.1										
5410.1.2.1.3.2.2.1	Does the ship reach NOx emissions 50% below the tier 2 limits on their main engine?										
5410.1.2.1.3.2.2.2	ALTERNATIVE 1 to 5410.1.3.2.1										
5410.1.2.1.3.2.2.2.1	Does the ship reach NOx emissions 30% below the tier 2 limits on their auxiliary engine?										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2	ALTERNATIVE 2 to 5410.1.3.2.2.1										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.1	Does the ship reach NOx emissions 50% below the tier 2 limits on their auxiliary engine?										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2	For ALL ships (5410.1.3)										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.1	Do all the ship's engines (main and auxiliary) ALWAYS operate at NOx Tier 3 levels in all ports and contiguous zones (24 nm from the nearest land)?										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2	C. Additional Questions										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1	Exhaust Gas Recirculation (EGR)										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1.1	Does the ship communicate negative test results from the continuous monitoring of exhaust gas recirculation bleed-off discharge water to the company?										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1.2	* The guidelines set out in MEPC.259 (68) are applicable to EGR bleed-off discharge water as well.										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1.3	Is the treated wash water discharged from the EGR unit as bleed-off water collected for sampling periodically and communicated communication made to the company for the below parameters?										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1.3.1	1. Heavy metals										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1.3.2	2. Wash water additives										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1.3.2.1	*Above two values are on top of the mandatory monitoring of pH, PAH, turbidity values set by IMO.										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1.3.2.2	Is appropriate PPE being used by the crew during the handling of caustic soda which is used as an additive for EGR?										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1.3.2.2.1	Selective Catalytic Reduction (SCR)										
5410.1.2.1.3.2.2.2.2.2.2.1.3.2.2.2	Does the shipboard crew monitor the catalyst condition continuously to make sure injected area is fully utilized to avoid ammonia slip?										

Pel que fa a les emissions de partícules, es valora si els vaixells tenen instal·lat, tant al motor principal com a l'auxiliar, un filtre de partícules dièsel, un catalitzador d'oxidació dièsel i un precipitador electrostàtic.

CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SHIP SURVEY - OIL TANKER - VERSION 2022											
Revision Code	Item Item	MASTER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER	CHIEF OFFICER
5420	Particulate Matter (PM) Emissions										
5420.1	Does the ship have a Diesel Particulate Filter (DPF) for both main and auxiliary engines?										
5420.2	Does the ship have a Diesel Oxidation Catalyst (DOC) for both main and auxiliary engines?										
5420.3	Does the ship have an Electrostatic Precipitator (ESP) for both main and auxiliary engines?										
Total score											

També cal indicar que per cada ítem s'especifica una puntuació mínima necessària per a obtenir el certificat. Per exemple, en les emissions NOx, la puntuació mínima total a obtenir serà de 35 punts, pel que fa als vaixells petrolers. Pel que fa a les emissions de partícules, cal assenyalar que no s'estableix puntuació mínima. Així mateix, en aquest mateix tipus de vaixells, serà necessària l'obtenció d'una puntuació global mínima de 1.545 punts, sobre 3.495, per tal d'aconseguir la certificació favorable.

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SURVEY - OILTANKER - VERSION 2022					
Norm Item		SHIP'S RANKING SCORE	MAXIMUM OBTAINABLE RANKING SCORE	MINIMUM RANKING SCORE REQUIRED	STATUS WITH NO MINIMUM SCORE
5000	PREVENTION OF POLLUTION				
5100	Biofouling Management	0	30	5	
5200	Waste Management / Garbage Handling Onboard	0	120	50	
5300	Vapour Emission Control Systems	0	120	9	
5410	NOx Emissions	0	140	35	
5420	SOx Emissions	0	105	15	
5421	Ships required to carry out Fuel Change Over to low sulphur Marine Diesel Oil or low sulphur Marine Gas Oil (low sulphur Distillates)	0	75	55	
5430	Particulate Matter (PM) Emissions	0	30	9	
5440	Greenhouse Gas (GHG) Emissions - CO2 Emissions	0	105	15	
5441	Greenhouse Gas (GHG) Emissions - Methane (CH4) Emissions - Main Propulsion	0	35	9	
5460	Environmental Ship Index (ESI)	0	60	9	
5500	Sewage Management	0	55	20	
5510	Grey Water Management	0	25	9	
5600	Prevention of Oil Spillage through Cargo Pumproom Sea Valves	0	20	20	
5700	Ballast Water Management	0	95	50	
5800	Accidental Bunker Oil Pollution Prevention Measures (overflow prevention systems)	0	30	5	
5801	Protection of fuel oil tanks, lube oil tanks and hull	0	100	20	
5810	Stern tube lubrication	0	60	15	
5811	Mooring wire lubrication	0	20	9	
5812	Deck equipment lubrication (use of oils)	0	55	9	
5820	Management of bilge water and sludge handling onboard	0	15	15	
5821	Outfitting of bilge water system	0	70	20	
5822	Outfitting of sludge handling system	0	30	10	
5900	Ship Recycling - Inventory of Hazardous Materials	0	110	40	
6000	MAINTENANCE / SURVEYS				
6100	Programme of Inspections	0	50	50	
6110	Critical and Stand-by Equipment	0	30	10	
6200	Mooring Equipment	0	95	65	
6300	Corrosion Prevention of Seawater Ballast Tanks	0	70	40	
6400	Condition Assessment Program, Maintenance Additional Green Award requirements	0	120	60	
6500	Certificates for Cargo Gear	0	40	40	
7000	CREW				

El certificat té una vigència de 3 anys.

b) Pel que fa al certificat Clean Shipping Index, és un sistema independent i holístic per valorar el rendiment mediambiental de vaixells. El certificat té en compte 6 paràmetres:

1. Emissions de CO2.
2. Emissions de NOx.
3. Emissions de SOx.
4. Emissions de partícules.
5. Utilització de productes químics.
6. Gestió de l'aigua i els residus.

11/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 11 de 19

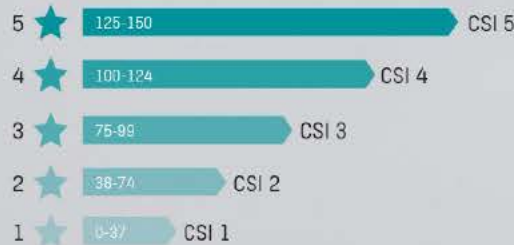
Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Per cada una de les categories es poden obtenir fins a 30 punts, amb una puntuació màxima de 150. En funció de la puntuació global obtinguda, s'atorgarà el certificat Clean Shipping Index amb entre una i cinc estrelles. La puntuació de cada categoria s'obté quan el vaixell millora el que legalment li és exigible (a excepció de les emissions de CO₂).

Així mateix, cal indicar que, malgrat que no existeix un llistat de vaixells certificats, les dades obtingudes de cada vaixell podran ser consultades —entre d'altres— per les autoritats que desitgin aplicar incentius econòmics pels vaixells certificats.

2.2 Classification and verification

Figure 2. Graphical representation of the points in the CSI scheme.



Pel càlcul de la puntuació de les emissions de CO₂, l'eficiència dels vaixells es compara amb un vaixell de referència del mateix tipus i mida, calculada, principalment utilitzant les dades publicades per l'Organització Internacional Marítima (IMO).

Pels altres paràmetres, la puntuació principalment s'obté per excedir del compliment de les mesures legals establertes:

Pel càlcul de la puntuació en emissions de NO_x, els nivells d'emissions que utilitza l'índex com a referència són els que es defineixen al Tier III de l'annex VI del Conveni de MARPOL³. Les dades que es tenen en compte són tant les del motor principal com les dels

³ El Conveni MARPOL de 2 de novembre de 1973 per prevenir la contaminació pels vaixells, fou aprovat per l'Organització Marítima Internacional (OMI). A l'annex VI, en vigor des del 19 de maig de 2005, s'estableixen els límits de les emissions d'òxid de sofre i d'òxid de nitrogen de les fuites dels vaixells i es prohibeixen les emissions deliberades de substàncies que esgoten l'ozó; per a les zones de control d'emissions designades s'estableixen normes més estrictes en relació amb l'emissió de SO_x, NO_x i de partícules. En un capítol adoptat el 2011 s'estableixen mesures tècniques i operacionals obligatòries d'eficiència energètica encaminades a reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle procedents dels vaixells.

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

auxiliars. També es tenen en compte les instal·lacions de dispositius reductors de NOx i, en cas de que no formin part de la certificació NOx del motor, s'haurà de verificar la consecució d'aquesta reducció, d'acord amb el Codi Tècnic NOx de 2008. També es puntua, d'acord amb el Codi Tècnic NOx de 2008 les mesures que demostrin baixes emissions de NOx (75% del factor de càrrega en ME i 50% del d'AE).

Pel que fa a la puntuació d'emissions de SOx i de partícules, es pren com a base els nivells d'emissions associades al contingut de combustible de sofre. Es calcula la mitjana total de sofre del combustible utilitzat durant un període continuat de 12 mesos, tant al motor principal, com als auxiliars. A la puntuació es distingeix entre les emissions realitzades dins i fora de les àrees de control d'emissions (ECAs). Els processos de proves han de complir amb el que s'estableix a l'Annex VI del Conveni de MARPOL. La màxima puntuació s'atorga pel funcionament dels vaixells amb el mínim de sofre al combustible amb una mitjana ponderada de menys de 50 ppm. Atès que el sofre i les partícules es troben correlacionades, la base per a la puntuació de partícules és la mitjana de sofre contingut als motor principal i auxiliars durant un període de 12 mesos. Cal indicar que la puntuació global d'aquest paràmetre (30 punts) es divideix en 15 punts per les emissions de SOx i els 15 punts restants, per l'emissió de partícules.

Els qüestionaris que es fan als vaixells pel que fa a les emissions de NOx i de partícules són els següents:

13/19

	Doc. original signat per: Natàlia Caba Serra 05/12/2022	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026	Data creació còpia: 31/10/2023 12:51:22 Pàgina 13 de 19
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

PM		
Main engines Operations in non-ECAs (yearly average)	No data	0
	Operation only in ECAs (ECA scoring doubles)	0
	Fuel quality < 0.1% S	3
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5
Main engines Operations in ECAs (yearly average)	No data/compliance	0
	Operation only in non-ECAs (non-ECA scoring doubles)	0
	<500 ppm S	1
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5

PM Aux. engines (yearly average)	No auxiliary engines*	0
	No data/compliance	0
	Fuel quality < 0.1% S in harbour areas outside SECA	2
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	Shore-side electricity	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5
*If no Auxiliary engine, report the fuel quality used (or specific PM emission value) in main engine when in non-propulsion mode.		

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

NO _x	NO _x	
Main engines	No data	0
	25% below Tier III level	10
	50% below Tier III level	18
	Plug-in battery power, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x propulsion method	21
	Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01	18*
Aux. engines	No auxiliary engines*	0
	No data	0
	25% below Tier III level	4
	50% below Tier III level	7
	Plug-in battery power, shore-side electricity, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x method	9
Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01		6*
*If no Auxiliary engine, report the fuel quality used in main engine when in non-propulsion mode.		
*Only valid up to 2026-12-31		
Ships with only main engine	No data	0
	25% below Tier III level	14
	50% below Tier III level	25
	Plug-in battery power, shore-side electricity, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x propulsion method	30
	Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01	24*

Cal assenyalar que aquests certificats són els que ara es tindran en compte. Ara bé, la norma preveu, que mitjançant resolució del director o directora de l'Agència Tributària de Catalunya, es puguin incorporar noves certificacions oficials que acreditin la millora energètica, en els termes establerts en la Llei.

Quant al tipus de gravamen l'avantprojecte fixa un tipus inicial d'1 euro/kg d'òxids de nitrogen (NO_x) i d'1 euro/kg partícules (PM), que s'incrementa gradualment en mig punt fins arribar als 3,5 euros/Kg/ NO_x/PM. Per la seva part, la disposició addicional única, preveu, d'una part, que mitjançant la Llei de pressupostos de la Generalitat es puguin modificar els elements de quantificació de l'impost; i que transcorregut el tercer any de l'aplicació de l'impost, el Govern hagi d'efectuar l'avaluació de l'adequació dels tipus de gravamen i de la resta d'elements del tribut.

Pel que fa a la meritació de l'impost, aquesta es produeix quan finalitza l'escala del vaixell al port.

Finalment, i quant als aspectes de gestió, l'impost es gestiona mitjançant el sistema d'autoliquidació, que ha de presentar el consignatari en tant que substitut del contribuent. L'autoliquidació, que s'ha de presentar amb caràcter trimestral ha d'incloure, per aquest període de liquidació, les quotes meritades per escala per tots els contribuents dels que el consignatari corresponent en sigui el substitut.

15/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 15 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

També és important destacar que 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.

2.2 Marc normatiu en què s'insereix

L'Avantprojecte de llei està previst al Pla de Govern de la XIV legislatura, s'insereix al punt 3.3.3 del Pla de Govern: "Lluitar contra el frau fiscal i apostar per una fiscalitat verda i social".

Dins d'aquest objectiu, es preveu la mesura consistent en "Implementar mesures fiscals que incentivin comportaments més respectuosos amb el medi ambient, potenciant una fiscalitat verda".

- 3. Per un país basat en una economia del coneixement, digital i emprenedora.
- 3.3. Economia i hisenda.
- 3.3.3. Lluitar contra el frau fiscal i apostar per una fiscalitat verda i social.
 - Implementar mesures fiscals que incentivin comportaments més respectuosos amb el medi ambient, potenciant una fiscalitat verda.
 - Desplegament normatiu dels impostos aprovats a la Llei del canvi climàtic.
 - Intensificar els tributs mediambiental existents.

Així mateix està prevista al Pla normatiu 2021-23, aprovat per l'Acord del Govern de 19 d'octubre de 2021, en concret figura a l'Eix 4, iniciativa 162, ODS 13: Acció climàtica.

2.3 Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants

Títol de la disposició d'afectació	Article afectat	Tipus
Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic	Disp. Addic. 12a	Desplegament

2.4 Competència de la Generalitat sobre la matèria

D'acord amb l'article 133.2 de la Constitució, les Comunitats Autònomes "poden establir i exigir tributs, d'acord amb la Constitució i les Lleis".

L'article 157 de la Constitució, al seu torn, disposa que són recursos de les comunitats autònomes, entre d'altres, els seus propis impostos, taxes i contribucions especials.

16/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](https://www.csv.gencat.cat) fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 16 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

El bloc de constitucionalitat es completa amb la LOFCA (Llei orgànica 8/1980, de 22 de desembre, de finançament de les comunitats autònomes), de la qual cal destacar els articles 6 i 9, conforme als quals:

"Artículo 6.

Uno. Las Comunidades Autónomas podrán establecer y exigir sus propios tributos de acuerdo con la Constitución y las Leyes.

Dos. Los tributos que establezcan las Comunidades Autónomas no podrán recaer sobre hechos imponible gravados por el Estado. Cuando el Estado, en el ejercicio de su potestad tributaria originaria establezca tributos sobre hechos imponible gravados por las Comunidades Autónomas, que supongan a éstas una disminución de ingresos, instrumentará las medidas de compensación o coordinación adecuadas en favor de las mismas.

Tres. Los tributos que establezcan las Comunidades Autónomas no podrán recaer sobre hechos imponible gravados por los tributos locales. Las Comunidades Autónomas podrán establecer y gestionar tributos sobre las materias que la legislación de Régimen Local reserve a las Corporaciones locales. En todo caso, deberán establecerse las medidas de compensación o coordinación adecuadas a favor de aquellas Corporaciones, de modo que los ingresos de tales Corporaciones Locales no se vean mermados ni reducidos tampoco en sus posibilidades de crecimiento futuro."

"Artículo 9.

Las Comunidades Autónomas podrán establecer sus propios impuestos, respetando, además de lo establecido en el artículo 6 de esta Ley, los siguientes principios:

No podrán sujetarse elementos patrimoniales situados, rendimientos originados ni gastos realizados fuera del territorio de la respectiva Comunidad Autónoma.

No podrán gravarse, como tales, negocios, actos o hechos celebrados o realizados fuera del territorio de la Comunidad impositora, ni la transmisión o ejercicio de bienes, derechos y obligaciones que no hayan nacido ni hubieran de cumplirse en dicho territorio o cuyo adquirente no resida en el mismo.

No podrán suponer obstáculo para la libre circulación de personas, mercancías y servicios capitales ni afectar de manera efectiva a la fijación de residencia de las personas o a la ubicación de empresas y capitales dentro del territorio español, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.1.a, ni comportar cargas trasladables a otras Comunidades."

Quant a la matèria concreta sobre la que recau l'impost, cal fer avinent que la Generalitat de Catalunya la Generalitat deté la competència en matèria de protecció del medi ambient (article 144 EAC):

"1. Corresponen a la Generalitat la competència compartida en matèria de medi ambient i la competència per a l'establiment de normes addicionals de protecció. Aquesta competència compartida inclou en tot cas:

a) L'establiment i la regulació dels instruments de planificació ambiental i del procediment de tramitació i aprovació d'aquests instruments.

17/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 17 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

- b) L'establiment i la regulació de mesures de sostenibilitat, fiscalitat i recerca ambientals.
(...)
- e) La regulació sobre prevenció i correcció de la generació de residus amb origen o destinació a Catalunya i sobre la gestió i el trasllat d'aquests i llur disposició final.
- f) La regulació en la prevenció, el control, la correcció, la recuperació i la compensació de la contaminació de sòl i subsòl.
(...)
- h) La regulació de l'ambient atmosfèric i de les diverses classes de contaminació d'aquest, la declaració de zones d'atmosfera contaminada i l'establiment d'altres instruments de control de la contaminació, amb independència de l'administració competent per a autoritzar l'obra, la instal·lació o l'activitat que la produeixi.
- i) La regulació del règim d'autorització i seguiment de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.
(...)
- k) La prevenció, la restauració i la reparació de danys al medi ambient, i també el règim sancionador corresponent.
- l) Les mesures de protecció de les espècies i el règim sancionador."

2.5 Tràmits de consulta i participatiu

2.5.1 Tràmit previ de consulta pública

L'Acord del Govern de 23 de novembre de 2021 aprova la memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei.

L'Annex 5 de la memòria aprovada va preveure dur a terme el tràmit període de consulta pública, establert a article 66 bis de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i procediment de les administracions públiques de Catalunya. Aquest tràmit s'ha realitzat al portal de la transparència. Durant el termini de participació, del 25 de novembre del 2021 al 26 de gener del 2022, es va rebre un aportació per part de l'Autoritat Portuària de Barcelona, que ha estat valorada a la Fase de retorn, mitjançant la publicació de l'Informe de retorn, que s'adjunta com annex a aquesta memòria.

<https://governobert.gencat.cat/ca/transparencia/Organitzacio-i-normativa/normativa/normativa-en-tramit/eco/en-tramit/emissions-portuaries>

2.5.2 Participació ciutadana en l'elaboració de les normes

El tràmit de participació previst en l'article 69.1 de la Llei 19/2014 és un tràmit que es pot obrir en relació amb "les iniciatives normatives en què, per la importància que tenen o per la matèria que regulen, l'Administració pública considera pertinent obrir aquest procés participatiu des de l'inici de la tramitació del procediment administratiu", en el qual es valora el contingut de "la versió inicial del projecte normatiu" (article 69.2 de la Llei 19/2014). En aquest cas, no es creu necessari l'obertura d'aquest tràmit: un cop comenci el tràmit d'informació pública, el projecte de llei i la documentació complementària que s'acompanya

18/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web web.csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:51:22

Pàgina 18 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

es podrà consultar al web del Departament d'Economia i Hisenda i al Portal de la Transparència. Aquesta informació es mantindrà actualitzada al llarg de la tramitació, informant sobre el seu estat. Es donarà així compliment al principi de transparència i les obligacions de publicitat activa de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, en concret, els articles 10.c) i 69.2.

A més a més, i mitjançant el tràmit d'audiència, les associacions i les empreses del sector i altres operadors afectats tenen coneixement de tot l'expedient d'elaboració de la norma per tal que puguin formular les observacions que creguin adients.

2.5.3 Tràmit de consulta interdepartamental

Aquest tràmit es durà a terme mitjançant l'aplicació SIGOV i es valoraran les observacions rebudes a la corresponent Memòria d'observacions.

2.5.4 Relació motivada de les persones i les entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència.

- Ports de la Generalitat
- Autoritat Portuària de Barcelona
- Autoritat Portuària de Tarragona
- Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona
- Asociación Española de Consignatarios de Buques (ASECOB)
- Asociación Internacional de Líneas y Cruceros (CLIA)
- Foment del Treball
- Pimec
- Cecot

2.5.5 Procedència de sotmetre l'expedient a informació pública.

Per tal de cobrir l'eventualitat de què no totes les persones i entitats que acrediten drets o interessos legítims afectats per l'avantprojecte de llei hagin quedat incloses dins el tràmit d'audiència, s'ha considerat convenient obrir al mateix temps un tràmit d'informació pública, durant el termini d'un mes.

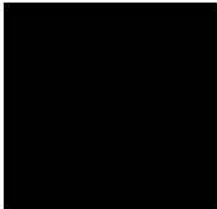
19/19

	Doc. original signat per: Natàlia Caba Serra 05/12/2022	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026	Data creació còpia: 31/10/2023 12:51:22 Pàgina 19 de 19
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	

2. Memòria general

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

Carrer del Foc, 57
08038 Barcelona
Tel. 933 162 000

	Doc. original signat per: Natàlia Caba i Serra 12/12/2022	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026	Data creació còpia: 31/10/2023 12:54:17 Pàgina 1 de 19
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Índex

2.1 Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen

2.2 Marc normatiu en què s'insereix

2.3 Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants

2.4 Competència de la Generalitat sobre la matèria

2.5 Tràmits de consulta i participatiu

2.5.1 Tràmit previ de consulta pública

2.5.2 Participació ciutadana en l'elaboració de les normes

2.5.3 Tràmit de consulta interdepartamental

2.5.4 Relació motivada de les persones i les entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència.

2.5.5 Procedència de sotmetre l'expedient a informació pública.

2/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 2 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

2.1 Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen

I. Antecedents

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", preveu en el paràgraf (20) del preàmbul 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 (PMA) que s'adopta mitjançant la Decisió.

Dins els objectius prioritaris del Programa (Annex de la Decisió), cal destacar 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 PMA 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

3/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 3 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

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.”

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, 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 "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.

4/19

	Doc.original signat per: Natàlia Caba i Serra 12/12/2022	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026	Data creació còpia: 31/10/2023 12:54:17
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ	Pàgina 4 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Per la seva part, i pel que fa a 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.

En data 26 d'octubre de 2022, la Comissió Europea ha presentat la proposta per establir i revisar la Directiva de Qualitat de l'Aire, i fixar uns paràmetres més estrictes sobre els contaminants de l'aire, les aigües superficials i subterrànies i el tractament de les aigües residuals urbanes. L'objectiu serà alinear més estretament els estàndards de qualitat de l'aire de la UE amb les recomanacions de l'OMS, tenint en compte la viabilitat i l'avaluació de l'impacte. S'introdueixen valors límit per tots els contaminants atmosfèrics actualment subjectes a valors objectius, excepte per l'ozó, fet que augmentarà l'eficàcia per reduir les concentracions de contaminants. Els valors límit i objectius revisats entraran en vigor l'any 2030 equilibrant la necessitat d'una millora ràpida amb la necessitat d'assegurar un termini suficient i la coordinació amb les polítiques ambientals.

La proposta preveu la revisió periòdica de l'evidència científica per comprovar si les normes de qualitat de l'aire són encara suficients per protegir la salut humana i el medi ambient i si s'ha de regular els contaminants atmosfèrics addicionals així com una reducció de l'exposició mitjana de la població a les partícules fines (PM2,5) i al diòxid de nitrogen (NO2).

La proximitat dels ports als nuclis de població, el continu creixement de les activitats portuàries, juntament amb la dificultat d'actuar sobre les emissions dels vaixells i al temps de vida tant elevat d'aquests, provoca que la normativa d'emissions dels vaixells vagi endarrerida en termes d'eficiència dels motors i que per tant l'impacte d'aquests sobre la qualitat de l'aire sigui significatiu. Per tant, arribats a aquest punt, 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.

Pel que fa al compliment dels valors límit de qualitat de l'aire dels contaminants NO2 i PM10, la Comissió Europea, en data 25 de juliol de 2019, decideix dur a Espanya al Tribunal de

5/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 5 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Justícia de la Unió Europea per incompliment sistemàtic dels límits de diòxid de nitrogen (NO₂) a les zones urbanes de Madrid, Barcelona i del Vallès- Baix Llobregat.

Actualment hi ha oberts dos procediments d'infracció dirigits a Espanya per incompliment de la Directiva 2008/50/CE de 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta en Europa. Pel que fa a Catalunya, aquests procediments afecten a la zona de qualitat de l'aire 1 (Àrea de Barcelona) i a la zona de qualitat de l'aire 2 (Vallès-Baix Llobregat).

- Procediment d'infracció 2008/2203 relatiu a les superacions dels valors límit de PM₁₀.
- Procediment d'infracció 2015/2053 relatiu a les superacions dels valor límit de NO₂.

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 dels grans vaixells.

Amb aquests precedents, i en compliment del mandat parlamentari, es crea, com a tribut propi de la Generalitat de Catalunya l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells, de naturalesa directa, i caràcter extra fiscal.

La finalitat de la norma és:

- Assolir de forma efectiva la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen i de partícules 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.

II. Elements definidors de l'impost

L'impost grava les emissions d'òxids de nitrogen i de partícules emeses pels grans vaixells, durant les operacions de maniobra, d'atracament i de fondeig. A aquest efecte, la pròpia norma reguladora del tribut defineix cada un d'aquests conceptes; alguns, com el de *port* o el de *càlcul de l'arqueig brut*, reproduïxen les definicions de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals.

6/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 6 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Pel que fa concretament al terme "gran vaixell", té aquesta consideració aquell amb un arqueig brut superior a 5.000 tones. Aquest límit l'utilitza actualment la Unió Europea¹ per al seguiment de les emissions de diòxid de carboni dels vaixells. Aquest tipus de vaixells representa aproximadament el 55% de les embarcacions que fan escala en un port de la UE i, al seu torn, són responsables del 90 % de les emissions associades.

Pel que fa a l'element personal, és contribuent de l'impost, el navilier i l'armador i subjecte passiu, en qualitat de substitut del contribuent, la persona consignatària del gran vaixell. És a aquest darrer al que li correspon el compliment de l'obligació tributària principal (presentació i ingrés del deute tributari), així com les obligacions formals inherents, d'acord amb l'article 36.3 de la Llei general tributària.

Quant a la base imposable, està constituïda per les emissions (Kg) d'òxids de nitrogen o de partícules emeses pels vaixells durant l'escala, que comprèn les fases de maniobra, d'atrancament i de fondeig. Davant la impossibilitat d'efectuar una mesura directa de les emissions emeses, s'aplica una fórmula que té en compte:

- Els factors de càrrega dels motors principals i dels motors auxiliars establerts per la guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA, de l'Agència Europea de Medi Ambient, (afectats per uns coeficients multiplicadors)
- Els factors d'emissió dels motors principals i dels motors auxiliars que determina la mateixa guia esmentada anteriorment, corregits segons l'antiguitat del vaixell.
- La fase de l'operativa del vaixell al port (maniobra o atrancament o fondeig)
- La potència instal·lada en cadascun dels motors principals o auxiliars, expressada en kilowatt
- El temps en cada fase avaluada de l'operativa del vaixell al port, expressat en hores

En la fase de maniobra, i per a simplificar el càlcul, es considera un temps total d'una hora per escala (que comprèn l'entrada i la sortida).

Cal assenyalar que els coeficients correctors dels factors de càrrega i la fórmula de càlcul de la base imposable es basen en l'estudi del Centre d'Innovació del Transport (CENIT) i Port de BCN que porta per títol *Guia Metodològica para cuantificar las emisiones de los buques en los puertos*, (juny 2021).²

¹ Reglament (UE) 2015/757 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2015, relatiu al seguiment, notificació i verificació de les emissions de diòxid de carboni generades pel transport marítim i pel que es modifica la Directiva 2009/16/CE

² https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmnq/gd/d/workspace/SpacesStore/3bb36e73-5e48-4f58-ae23-8b74377cf8bb/Guia_Calculo_Emisiones.pdf



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

D'altra banda, en tant que l'impost medi ambiental, que persegueix reduir les emissions, la seva configuració té en compte la concurrència de diferents circumstàncies o elements que les minoren i, que, per tant, redueixen la base imposable. Així, s'estableixen les reduccions següents:

- Per connexió a xarxa elèctrica del port
- Per alimentació per bateria interna del vaixell
- Per utilització de mesures correctores.

I també les bonificacions següents:

- Del 10% de la quota per aquells vaixells que, disposant de connexió a la xarxa elèctrica del port, no puguin connectar-se a aquesta la xarxa per manca de disponibilitat.

- Del 5% de la quota per aquells vaixells que disposin d'algun d'aquests certificats acreditables de millora energètica, sempre que per a l'obtenció d'aquests certificats s'hagi obtingut puntuació per reducció d'emissions d'òxids de nitrogen i de partícules:

- a) Green Award
- b) Clean Shipping Index.

a) El certificat Green Award és un sistema voluntari d'avaluació, inspecció i certificació de vaixells. Té en compte la seguretat, la qualitat i el rendiment ambiental dels vaixells, més enllà dels requisits establerts a la regulació aplicable. Es distingeixen dues categories: la navegació marítima i la navegació interior o fluvial.

Pel que fa als vaixells de navegació marítima, es tenen en compte 6 tipologies diferents de vaixells, cadascuna amb una llista de requisits que varia lleugerament:

- Petrolers a partir de 2.000 tones TPM.
- "Graners" a partir de 20.000 tones TPM.
- Metaners (transporten gas natural líquat) sense limitació.
- Bucs químics a partir de 2.000 tones TPM.
- Portacontenidors a partir de 5.000 tones.
- Bucs transportadors de GLP (gas líquat en un sistema de contenció de carrega totalment refrigerat) des de 20.000 m3.

Dins de la llista llista/classificació de cada tipologia de vaixell hi ha un apartat de "prevenció de la contaminació" (ítem general 5000) i, més concretament, en els ítems 5410 i 5430 s'avaluen les emissions NOx i de partícules.

8/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](https://www.csv.gencat.cat) fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 8 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Pel que fa a les emissions NOx (5410), es preveu un qüestionari "suplementari al certificat internacional de prevenció de la contaminació de l'aire del motor". En aquest qüestionari suplementari s'avaluen els límits d'emissions NOx aplicables, el valor real de les emissions i el percentatge de reducció, dels motors principals, auxiliars o d'altres que hi hagi, tot això en funció del Tier 1, 2 o 3. Finalment, les dades obtingudes s'introdueixen al qüestionari principal.

SUPPLEMENT TO 5410 - NOx EMISSIONS				
DATA FROM "SUPPLEMENT TO ENGINE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE - RECORD OF CONSTRUCTION, TECHNICAL FILE, AND MEANS OF VERIFICATION"				
Keel Laid (DD/MM/YYYY) (available on supplement to IAPP certificate)				
Vessel assigned to NOx Tier-3 ECA route (Y/N)				
Main propulsion type				
Electricity generation				
TIER				
Questions applicable (from 5410.11 - 5410.18)				
For DIESEL-ELECTRIC & DUAL FUEL (LNG / LPG) data, use "OTHER ENGINE" modules below				
MAIN ENGINE 1				
NA →				
RPM				
Tier 1 Tier 2 Tier 3				
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction				
GAC Compliance				
MAIN ENGINE 2				
NA →				
RPM				
Tier 1 Tier 2 Tier 3				
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction				
GAC Compliance				
AUXILIARY ENGINE 1				
NA →				
RPM				
Tier 1 Tier 2 Tier 3				
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction				

9/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 9 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Revision Code		Ship name	Date of Ship Survey
CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SHIP SURVEY - OIL TANKER - VERSION 2022			
RANKING Ship - Oil			
Revision Code	Item Item	MASTER (Doc. 5, Impl)	CHIEF OFFICER (Doc. 5, Impl)
5410	NOx Emissions	DECK OFFICER (Doc. 5, Impl)	DECK OFFICER (Doc. 5, Impl)
5410.10	A. Emission Monitoring	DECK OFFICER (Doc. 5, Impl)	DECK OFFICER (Doc. 5, Impl)
5410.10.1	Does the ship use a continuous emission monitoring system (in-situ or extractive) for monitoring and recording NOx emissions?		
5410.10.2	B. Emission Reduction	DECK OFFICER (Doc. 5, Impl)	DECK OFFICER (Doc. 5, Impl)
5410.10.2.1	For ships keel laid between 01.01.2000 and 31.12.2010 (Tier I mandatory ships)		
5410.10.2.1.1	Does the ship reach the NOx tier 2 limits on their main engine?		
5410.10.2.1.2	Does the ship reach the NOx tier 2 limits on their auxiliary engine?		
5410.10.2.1.3	For ships keel laid on / after 01.01.2011 (5410.13 - 5410.16)		
5410.10.2.1.3.1	Does the ship reach NOx emissions 15% below the tier 2 limits on their main engine?		
5410.10.2.1.3.2	ALTERNATIVE 1 to 5410.13		
5410.10.2.1.3.2.1	Does the ship reach NOx emissions 30% below the tier 2 limits on their main engine?		
5410.10.2.1.3.2.2	ALTERNATIVE 2 to 5410.13		
5410.10.2.1.3.2.2.1	Does the ship reach NOx emissions 50% below the tier 2 limits on their main engine?		
5410.10.2.1.3.2.2.2	Does the ship reach NOx emissions 15% below the tier 2 limits on their auxiliary engine?		
5410.10.2.1.3.2.2.3	ALTERNATIVE 1 to 5410.14		
5410.10.2.1.3.2.2.3.1	Does the ship reach NOx emissions 30% below the tier 2 limits on their auxiliary engine?		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2	ALTERNATIVE 2 to 5410.14		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.1	Does the ship reach NOx emissions 50% below the tier 2 limits on their auxiliary engine?		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2	For ALL ships (5410.13)		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.1	Do all the ship's engines (main and auxiliary) ALWAYS operate at NOx Tier 3 levels in all ports and contiguous zones (24 nm from the nearest land)?		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2	C. Additional Questions		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1	Exhaust Gas Recirculation (EGR)		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1.1	Does the ship communicate negative test results from the continuous monitoring of exhaust gas recirculation bleed-off discharge water to the company?		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1.2	* The guidelines set out in MEPC.259 (68) are applicable to EGR bleed-off discharge water as well.		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1.3	Is the treated wash water discharged from the EGR unit as bleed-off water collected for sampling periodically and communicated to the company for the below parameters?		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1.3.1	1. Heavy metals		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1.3.2	2. Wash water additives		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1.3.2.1	*Above two values are on top of the mandatory monitoring of pH, PAH, turbidity values set by IMO.		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1.3.2.2	Is appropriate PPE being used by the crew during the handling of caustic soda which is used as an additive for EGR?		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1.3.2.2.1	Selective Catalytic Reduction (SCR)		
5410.10.2.1.3.2.2.3.2.2.2.1.3.2.2.1.1	Does the shipboard crew monitor the catalyst condition continuously to make sure injected area is fully utilized to avoid ammonia slip?		

Pel que fa a les emissions de partícules, es valora si els vaixells tenen instal·lat, tant al motor principal com a l'auxiliar, un filtre de partícules dièsel, un catalitzador d'oxidació dièsel i un precipitador electrostàtic.

Revision Code		Ship name	Date of Ship Survey
CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SHIP SURVEY - OIL TANKER - VERSION 2022			
RANKING Ship - Oil			
Revision Code	Item Item	MASTER (Doc. 5, Impl)	CHIEF OFFICER (Doc. 5, Impl)
5420	Particulate Matter (PM) Emissions	DECK OFFICER (Doc. 5, Impl)	DECK OFFICER (Doc. 5, Impl)
5420.7	Does the ship have a Diesel Particulate Filter (DPF) for both main and auxiliary engines?		
5420.8	Does the ship have a Diesel Oxidation Catalyst (DOC) for both main and auxiliary engines?		
5420.9	Does the ship have an Electrostatic Precipitator (ESP) for both main and auxiliary engines?		
		Total score	

També cal indicar que per cada ítem s'especifica una puntuació mínima necessària per a obtenir el certificat. Per exemple, en les emissions NOx, la puntuació mínima total a obtenir serà de 35 punts, pel que fa als vaixells petrolers. Pel que fa a les emissions de partícules, cal assenyalar que no s'estableix puntuació mínima. Així mateix, en aquest mateix tipus de vaixells, serà necessària l'obtenció d'una puntuació global mínima de 1.545 punts, sobre 3.495, per tal d'aconseguir la certificació favorable.

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SURVEY - OILTANKER - VERSION 2022					
Norm Item		SHIP'S RANKING SCORE	MAXIMUM OBTAINABLE RANKING SCORE	MINIMUM RANKING SCORE REQUIRED	STATUS WITH NO MINIMUM SCORE
5000	PREVENTION OF POLLUTION				
5100	Biofouling Management	0	30	5	
5200	Waste Management / Garbage Handling Onboard	0	120	50	
5300	Vapour Emission Control Systems	0	120	9	
5410	NOx Emissions	0	140	35	
5420	SOx Emissions	0	105	15	
5421	Ships required to carry out Fuel Change Over to low sulphur Marine Diesel Oil or low sulphur Marine Gas Oil (low sulphur Distillates)	0	75	55	
5430	Particulate Matter (PM) Emissions	0	30	9	
5440	Greenhouse Gas (GHG) Emissions - CO2 Emissions	0	105	15	
5441	Greenhouse Gas (GHG) Emissions - Methane (CH4) Emissions - Main Propulsion	0	35	9	
5460	Environmental Ship Index (ESI)	0	60	9	
5500	Sewage Management	0	55	20	
5510	Grey Water Management	0	25	9	
5600	Prevention of Oil Spillage through Cargo Pumproom Sea Valves	0	20	20	
5700	Ballast Water Management	0	95	50	
5800	Accidental Bunker Oil Pollution Prevention Measures (overflow prevention systems)	0	30	5	
5801	Protection of fuel oil tanks, lube oil tanks and hull	0	100	20	
5810	Stern tube lubrication	0	60	15	
5811	Mooring wire lubrication	0	20	9	
5812	Deck equipment lubrication (use of oils)	0	55	9	
5820	Management of bilge water and sludge handling onboard	0	15	15	
5821	Outfitting of bilge water system	0	70	20	
5822	Outfitting of sludge handling system	0	30	10	
5900	Ship Recycling - Inventory of Hazardous Materials	0	110	40	
6000	MAINTENANCE / SURVEYS				
6100	Programme of Inspections	0	50	50	
6110	Critical and Stand-by Equipment	0	30	10	
6200	Mooring Equipment	0	95	65	
6300	Corrosion Prevention of Seawater Ballast Tanks	0	70	40	
6400	Condition Assessment Program, Maintenance Additional Green Award requirements	0	120	60	
6500	Certificates for Cargo Gear	0	40	40	
7000	CREW				

El certificat té una vigència de 3 anys.

b) Pel que fa al certificat Clean Shipping Index, és un sistema independent i holístic per valorar el rendiment mediambiental de vaixells. El certificat té en compte 6 paràmetres:

1. Emissions de CO2.
2. Emissions de NOx.
3. Emissions de SOx.
4. Emissions de partícules.
5. Utilització de productes químics.
6. Gestió de l'aigua i els residus.

11/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 11 de 19

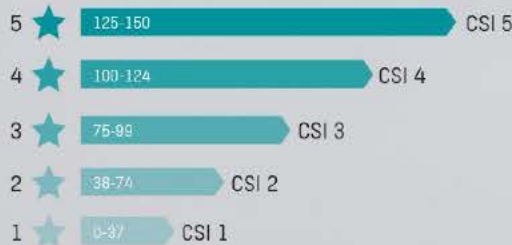
Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Per cada una de les categories es poden obtenir fins a 30 punts, amb una puntuació màxima de 150. En funció de la puntuació global obtinguda, s'atorgarà el certificat Clean Shipping Index amb entre una i cinc estrelles. La puntuació de cada categoria s'obté quan el vaixell millora el que legalment li és exigible (a excepció de les emissions de CO₂).

Així mateix, cal indicar que, malgrat que no existeix un llistat de vaixells certificats, les dades obtingudes de cada vaixell podran ser consultades —entre d'altres— per les autoritats que desitgin aplicar incentius econòmics pels vaixells certificats.

2.2 Classification and verification

Figure 2. Graphical representation of the points in the CSI scheme.



Pel càlcul de la puntuació de les emissions de CO₂, l'eficiència dels vaixells es compara amb un vaixell de referència del mateix tipus i mida, calculada, principalment utilitzant les dades publicades per l'Organització Internacional Marítima (IMO).

Pels altres paràmetres, la puntuació principalment s'obté per excedir del compliment de les mesures legals establertes:

Pel càlcul de la puntuació en emissions de NO_x, els nivells d'emissions que utilitza l'índex com a referència són els que es defineixen al Tier III de l'annex VI del Conveni de MARPOL³. Les dades que es tenen en compte són tant les del motor principal com les dels

³ El Conveni MARPOL de 2 de novembre de 1973 per prevenir la contaminació pels vaixells, fou aprovat per l'Organització Marítima Internacional (OMI). A l'annex VI, en vigor des del 19 de maig de 2005, s'estableixen els límits de les emissions d'òxid de sofre i d'òxid de nitrogen de les fuites dels vaixells i es prohibeixen les emissions deliberades de substàncies que esgoten l'ozó; per a les zones de control d'emissions designades s'estableixen normes més estrictes en relació amb l'emissió de SO_x, NO_x i de partícules. En un capítol adoptat el 2011 s'estableixen mesures tècniques i operacionals obligatòries d'eficiència energètica encaminades a reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle procedents dels vaixells.



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

auxiliars. També es tenen en compte les instal·lacions de dispositius reductors de NOx i, en cas de que no formin part de la certificació NOx del motor, s'haurà de verificar la consecució d'aquesta reducció, d'acord amb el Codi Tècnic NOx de 2008. També es puntua, d'acord amb el Codi Tècnic NOx de 2008 les mesures que demostrin baixes emissions de NOx (75% del factor de càrrega en ME i 50% del d'AE).

Pel que fa a la puntuació d'emissions de SOx i de partícules, es pren com a base els nivells d'emissions associades al contingut de combustible de sofre. Es calcula la mitjana total de sofre del combustible utilitzat durant un període continuat de 12 mesos, tant al motor principal, com als auxiliars. A la puntuació es distingeix entre les emissions realitzades dins i fora de les àrees de control d'emissions (ECAs). Els processos de proves han de complir amb el que s'estableix a l'Annex VI del Conveni de MARPOL. La màxima puntuació s'atorga pel funcionament dels vaixells amb el mínim de sofre al combustible amb una mitjana ponderada de menys de 50 ppm. Atès que el sofre i les partícules es troben correlacionades, la base per a la puntuació de partícules és la mitjana de sofre contingut als motor principal i auxiliars durant un període de 12 mesos. Cal indicar que la puntuació global d'aquest paràmetre (30 punts) es divideix en 15 punts per les emissions de SOx i els 15 punts restants, per l'emissió de partícules.

Els qüestionaris que es fan als vaixells pel que fa a les emissions de NOx i de partícules són els següents:

13/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 13 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

PM		
Main engines Operations in non-ECAs (yearly average)	No data	0
	Operation only in ECAs (ECA scoring doubles)	0
	Fuel quality < 0.1% S	3
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5
Main engines Operations in ECAs (yearly average)	No data/compliance	0
	Operation only in non-ECAs (non-ECA scoring doubles)	0
	<500 ppm S	1
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5

PM Aux. engines (yearly average)	No auxiliary engines*	0
	No data/compliance	0
	Fuel quality < 0.1% S in harbour areas outside SECA	2
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	Shore-side electricity	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5
*If no Auxiliary engine, report the fuel quality used (or specific PM emission value) in main engine when in non-propulsion mode.		

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

NO _x	NO _x	
Main engines	No data	0
	25% below Tier III level	10
	50% below Tier III level	18
	Plug-in battery power, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x propulsion method	21
	Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01	18*
Aux. engines	No auxiliary engines*	0
	No data	0
	25% below Tier III level	4
	50% below Tier III level	7
	Plug-in battery power, shore-side electricity, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x method	9
Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01		6*
*If no Auxiliary engine, report the fuel quality used in main engine when in non-propulsion mode.		
*Only valid up to 2026-12-31		
Ships with only main engine	No data	0
	25% below Tier III level	14
	50% below Tier III level	25
	Plug-in battery power, shore-side electricity, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x propulsion method	30
	Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01	24*

Cal assenyalar que aquests certificats són els que ara es tindran en compte. Ara bé, la norma preveu, que mitjançant resolució del director o directora de l'Agència Tributària de Catalunya, es puguin incorporar noves certificacions oficials que acreditin la millora energètica, en els termes establerts en la Llei.

Quant al tipus de gravamen l'avantprojecte fixa un tipus inicial d'1 euro/kg d'òxids de nitrogen (NO_x) i d'1 euro/kg partícules (PM), que s'incrementa gradualment en mig punt fins arribar als 3,5 euros/Kg/ NO_x/PM. Per la seva part, la disposició addicional única, preveu, d'una part, que mitjançant la Llei de pressupostos de la Generalitat es puguin modificar els elements de quantificació de l'impost; i que transcorregut el tercer any de l'aplicació de l'impost, el Govern hagi d'efectuar l'avaluació de l'adequació dels tipus de gravamen i de la resta d'elements del tribut.

Pel que fa a la meritació de l'impost, aquesta es produeix quan finalitza l'escala del vaixell al port.

Finalment, i quant als aspectes de gestió, l'impost es gestiona mitjançant el sistema d'autoliquidació, que ha de presentar el consignatari en tant que substitut del contribuent. L'autoliquidació, que s'ha de presentar amb caràcter trimestral ha d'incloure, per aquest període de liquidació, les quotes meritades per escala per tots els contribuents dels que el consignatari corresponent en sigui el substitut.

15/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 15 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

També és important destacar que 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.

2.2 Marc normatiu en què s'insereix

L'Avantprojecte de llei està previst al Pla de Govern de la XIV legislatura, s'insereix al punt 3.3.3 del Pla de Govern: "Lluitar contra el frau fiscal i apostar per una fiscalitat verda i social".

Dins d'aquest objectiu, es preveu la mesura consistent en "Implementar mesures fiscals que incentivin comportaments més respectuosos amb el medi ambient, potenciant una fiscalitat verda".

- 3. Per un país basat en una economia del coneixement, digital i emprenedora.
- 3.3. Economia i hisenda.
- 3.3.3. Lluitar contra el frau fiscal i apostar per una fiscalitat verda i social.
 - Implementar mesures fiscals que incentivin comportaments més respectuosos amb el medi ambient, potenciant una fiscalitat verda.
 - Desplegament normatiu dels impostos aprovats a la Llei del canvi climàtic.
 - Intensificar els tributs mediambiental existents.

Així mateix està prevista al Pla normatiu 2021-23, aprovat per l'Acord del Govern de 19 d'octubre de 2021, en concret figura a l'Eix 4, iniciativa 162, ODS 13: Acció climàtica.

2.3 Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants

Títol de la disposició d'afectació	Article afectat	Tipus
Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic	Disp. Final. 12a	Desplegament

2.4 Competència de la Generalitat sobre la matèria

D'acord amb l'article 133.2 de la Constitució, les Comunitats Autònomes "poden establir i exigir tributs, d'acord amb la Constitució i les Lleis".

L'article 157 de la Constitució, al seu torn, disposa que són recursos de les comunitats autònomes, entre d'altres, els seus propis impostos, taxes i contribucions especials.

16/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](https://www.csv.gencat.cat) fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 16 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

El bloc de constitucionalitat es completa amb la LOFCA (Llei orgànica 8/1980, de 22 de desembre, de finançament de les comunitats autònomes), de la qual cal destacar els articles 6 i 9, conforme als quals:

"Artículo 6.

Uno. Las Comunidades Autónomas podrán establecer y exigir sus propios tributos de acuerdo con la Constitución y las Leyes.

Dos. Los tributos que establezcan las Comunidades Autónomas no podrán recaer sobre hechos imponible gravados por el Estado. Cuando el Estado, en el ejercicio de su potestad tributaria originaria establezca tributos sobre hechos imponible gravados por las Comunidades Autónomas, que supongan a éstas una disminución de ingresos, instrumentará las medidas de compensación o coordinación adecuadas en favor de las mismas.

Tres. Los tributos que establezcan las Comunidades Autónomas no podrán recaer sobre hechos imponible gravados por los tributos locales. Las Comunidades Autónomas podrán establecer y gestionar tributos sobre las materias que la legislación de Régimen Local reserve a las Corporaciones locales. En todo caso, deberán establecerse las medidas de compensación o coordinación adecuadas a favor de aquellas Corporaciones, de modo que los ingresos de tales Corporaciones Locales no se vean mermados ni reducidos tampoco en sus posibilidades de crecimiento futuro."

"Artículo 9.

Las Comunidades Autónomas podrán establecer sus propios impuestos, respetando, además de lo establecido en el artículo 6 de esta Ley, los siguientes principios:

No podrán sujetarse elementos patrimoniales situados, rendimientos originados ni gastos realizados fuera del territorio de la respectiva Comunidad Autónoma.

No podrán gravarse, como tales, negocios, actos o hechos celebrados o realizados fuera del territorio de la Comunidad impositora, ni la transmisión o ejercicio de bienes, derechos y obligaciones que no hayan nacido ni hubieran de cumplirse en dicho territorio o cuyo adquirente no resida en el mismo.

No podrán suponer obstáculo para la libre circulación de personas, mercancías y servicios capitales ni afectar de manera efectiva a la fijación de residencia de las personas o a la ubicación de empresas y capitales dentro del territorio español, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.1.a, ni comportar cargas trasladables a otras Comunidades."

Quant a la matèria concreta sobre la que recau l'impost, cal fer avinent que la Generalitat de Catalunya la Generalitat deté la competència en matèria de protecció del medi ambient (article 144 EAC):

"1. Corresponen a la Generalitat la competència compartida en matèria de medi ambient i la competència per a l'establiment de normes addicionals de protecció. Aquesta competència compartida inclou en tot cas:

a) L'establiment i la regulació dels instruments de planificació ambiental i del procediment de tramitació i aprovació d'aquests instruments.

17/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 17 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

- b) L'establiment i la regulació de mesures de sostenibilitat, fiscalitat i recerca ambientals.
(...)
- e) La regulació sobre prevenció i correcció de la generació de residus amb origen o destinació a Catalunya i sobre la gestió i el trasllat d'aquests i llur disposició final.
- f) La regulació en la prevenció, el control, la correcció, la recuperació i la compensació de la contaminació de sòl i subsòl.
(...)
- h) La regulació de l'ambient atmosfèric i de les diverses classes de contaminació d'aquest, la declaració de zones d'atmosfera contaminada i l'establiment d'altres instruments de control de la contaminació, amb independència de l'administració competent per a autoritzar l'obra, la instal·lació o l'activitat que la produeixi.
- i) La regulació del règim d'autorització i seguiment de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.
(...)
- k) La prevenció, la restauració i la reparació de danys al medi ambient, i també el règim sancionador corresponent.
- l) Les mesures de protecció de les espècies i el règim sancionador."

2.5 Tràmits de consulta i participatiu

2.5.1 Tràmit previ de consulta pública

L'Acord del Govern de 23 de novembre de 2021 va aprovar la memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei, la qual va ser objecte de consulta pública prèvia a través del Portal de la transparència. Durant el termini de participació, del 25 de novembre del 2021 al 26 de gener del 2022, es va rebre una aportació per part de l'Autoritat Portuària de Barcelona, que ha estat valorada a la Fase de retorn, mitjançant la publicació de l'Informe de retorn, que s'adjunta com annex a aquesta memòria.

<https://governobert.gencat.cat/ca/transparencia/Organitzacio-i-normativa/normativa/normativa-en-tramit/eco/en-tramit/emissions-portuaries>

2.5.2 Participació ciutadana en l'elaboració de les normes

El tràmit de participació previst en l'article 69.1 de la Llei 19/2014 és un tràmit que es pot obrir en relació amb "les iniciatives normatives en què, per la importància que tenen o per la matèria que regulen, l'Administració pública considera pertinent obrir aquest procés participatiu des de l'inici de la tramitació del procediment administratiu", en el qual es valora el contingut de "la versió inicial del projecte normatiu" (article 69.2 de la Llei 19/2014). En aquest cas, no es creu necessari l'obertura d'aquest tràmit: un cop comenci el tràmit d'informació pública, el projecte de llei i la documentació complementària que s'acompanya es podrà consultar al web del Departament d'Economia i Hisenda i al Portal de la Transparència. Aquesta informació es mantindrà actualitzada al llarg de la tramitació, informant sobre el seu estat. Es donarà així compliment al principi de transparència i les

18/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
12/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web web.csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:54:17

Pàgina 18 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

obligacions de publicitat activa de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, en concret, els articles 10.c) i 69.2.

A més a més, i mitjançant el tràmit d'audiència, les associacions i les empreses del sector i altres operadors afectats tenen coneixement de tot l'expedient d'elaboració de la norma per tal que puguin formular les observacions que creguin adients.

2.5.3 Tràmit de consulta interdepartamental

Aquest tràmit es durà a terme mitjançant l'aplicació SIGOV i es valoraran les observacions rebudes a la corresponent Memòria d'observacions.

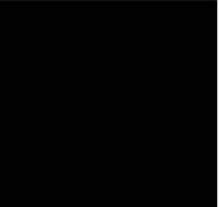
2.5.4 Relació motivada de les persones i les entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència.

- Ports de la Generalitat
- Autoritat Portuària de Barcelona
- Autoritat Portuària de Tarragona
- Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona
- Asociación Española de Consignatarios de Buques (ASECOB)
- Asociación Internacional de Líneas y Cruceros (CLIA)
- Foment del Treball
- Pimec
- Cecot

2.5.5 Procedència de sotmetre l'expedient a informació pública.

Per tal de cobrir l'eventualitat de què no totes les persones i entitats que acrediten drets o interessos legítims afectats per l'avantprojecte de llei hagin quedat incloses dins el tràmit d'audiència, s'ha considerat convenient obrir al mateix temps un tràmit d'informació pública, durant el termini d'un mes.

19/19

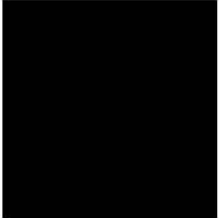
	Doc. original signat per: Natàlia Caba i Serra 12/12/2022	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026	Data creació còpia: 31/10/2023 12:54:17 Pàgina 19 de 19
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	

 Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

2. Memòria general

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

Carrer del Foc, 57
08038 Barcelona
Tel. 933 162 000

	Doc. original signat per: Natàlia Caba i Serra 15/12/2022	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026	Data creació còpia: 31/10/2023 12:55:29 Pàgina 1 de 19
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Índex

2.1 Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen

2.2 Marc normatiu en què s'insereix

2.3 Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants

2.4 Competència de la Generalitat sobre la matèria

2.5 Tràmits de consulta i participatiu

2.5.1 Tràmit previ de consulta pública

2.5.2 Participació ciutadana en l'elaboració de les normes

2.5.3 Tràmit de consulta interdepartamental

2.5.4 Relació motivada de les persones i les entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència.

2.5.5 Procedència de sotmetre l'expedient a informació pública.

2/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 2 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

2.1 Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen

I. Antecedents

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", preveu en el paràgraf (20) del preàmbul 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 (PMA) que s'adopta mitjançant la Decisió.

Dins els objectius prioritaris del Programa (Annex de la Decisió), cal destacar 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 PMA 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

3/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 3 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

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."

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, 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.

4/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 4 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Per la seva part, i pel que fa a 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.

En data 26 d'octubre de 2022, la Comissió Europea ha presentat la proposta per establir i revisar la Directiva de Qualitat de l'Aire, i fixar uns paràmetres més estrictes sobre els contaminants de l'aire, les aigües superficials i subterrànies i el tractament de les aigües residuals urbanes. L'objectiu serà alinear més estretament els estàndards de qualitat de l'aire de la UE amb les recomanacions de l'OMS, tenint en compte la viabilitat i l'avaluació de l'impacte. S'introdueixen valors límit per tots els contaminants atmosfèrics actualment subjectes a valors objectius, excepte per l'ozó, fet que augmentarà l'eficàcia per reduir les concentracions de contaminants. Els valors límit i objectius revisats entraran en vigor l'any 2030 equilibrant la necessitat d'una millora ràpida amb la necessitat d'assegurar un termini suficient i la coordinació amb les polítiques ambientals.

La proposta preveu la revisió periòdica de l'evidència científica per comprovar si les normes de qualitat de l'aire són encara suficients per protegir la salut humana i el medi ambient i si s'ha de regular els contaminants atmosfèrics addicionals així com una reducció de l'exposició mitjana de la població a les partícules fines (PM_{2,5}) i al diòxid de nitrogen (NO₂).

La proximitat dels ports als nuclis de població, el continu creixement de les activitats portuàries, juntament amb la dificultat d'actuar sobre les emissions dels vaixells i al temps de vida tant elevat d'aquests, provoca que la normativa d'emissions dels vaixells vagi endarrerida en termes d'eficiència dels motors i que per tant l'impacte d'aquests sobre la qualitat de l'aire sigui significatiu. Per tant, arribats a aquest punt, 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.

Pel que fa al compliment dels valors límit de qualitat de l'aire dels contaminants NO₂ i PM₁₀, la Comissió Europea, en data 25 de juliol de 2019, decideix dur a Espanya al Tribunal de

5/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 5 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Justícia de la Unió Europea per incompliment sistemàtic dels límits de diòxid de nitrogen (NO₂) a les zones urbanes de Madrid, Barcelona i del Vallès- Baix Llobregat.

Actualment hi ha oberts dos procediments d'infracció dirigits a Espanya per incompliment de la Directiva 2008/50/CE de 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta en Europa. Pel que fa a Catalunya, aquests procediments afecten a la zona de qualitat de l'aire 1 (Àrea de Barcelona) i a la zona de qualitat de l'aire 2 (Vallès-Baix Llobregat).

- Procediment d'infracció 2008/2203 relatiu a les superacions dels valors límit de PM₁₀.
- Procediment d'infracció 2015/2053 relatiu a les superacions dels valor límit de NO₂.

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 dels grans vaixells.

Amb aquests precedents, i en compliment del mandat parlamentari, es crea, com a tribut propi de la Generalitat de Catalunya l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells, de naturalesa directa, i caràcter extra fiscal.

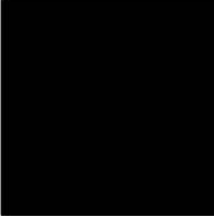
La finalitat de la norma és:

- Assolir de forma efectiva la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen i de partícules 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.

II. Elements definidors de l'impost

L'impost grava les emissions d'òxids de nitrogen i de partícules emeses pels grans vaixells, durant les operacions de maniobra, d'atracament i de fondeig. A aquest efecte, la pròpia norma reguladora del tribut defineix cada un d'aquests conceptes; alguns, com el de *port* o el de *càlcul de l'arqueig brut*, reproduïxen les definicions de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals.

6/19

	Doc. original signat per: Natàlia Caba i Serra 15/12/2022	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026	Data creació còpia: 31/10/2023 12:55:29 Pàgina 6 de 19
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Pel que fa concretament al terme "gran vaixell", té aquesta consideració aquell amb un arqueig brut superior a 5.000 tones. Aquest límit l'utilitza actualment la Unió Europea¹ per al seguiment de les emissions de diòxid de carboni dels vaixells. Aquest tipus de vaixells representa aproximadament el 55% de les embarcacions que fan escala en un port de la UE i, al seu torn, són responsables del 90 % de les emissions associades.

Pel que fa a l'element personal, és contribuent de l'impost, el navilier i l'armador i subjecte passiu, en qualitat de substitut del contribuent, la persona consignatària del gran vaixell. És a aquest darrer al que li correspon el compliment de l'obligació tributària principal (presentació i ingrés del deute tributari), així com les obligacions formals inherents, d'acord amb l'article 36.3 de la Llei general tributària.

Quant a la base imposable, està constituïda per les emissions (Kg) d'òxids de nitrogen o de partícules emeses pels vaixells durant l'escala, que comprèn les fases de maniobra, d'atrancament i de fondeig. Davant la impossibilitat d'efectuar una mesura directa de les emissions emeses, s'aplica una fórmula que té en compte:

- Els factors de càrrega dels motors principals i dels motors auxiliars establerts per la guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA, de l'Agència Europea de Medi Ambient, (afectats per uns coeficients multiplicadors)
- Els factors d'emissió dels motors principals i dels motors auxiliars que determina la mateixa guia esmentada anteriorment, corregits segons l'antiguitat del vaixell.
- La fase de l'operativa del vaixell al port (maniobra o atrancament o fondeig)
- La potència instal·lada en cadascun dels motors principals o auxiliars, expressada en kilowatt
- El temps en cada fase avaluada de l'operativa del vaixell al port, expressat en hores

En la fase de maniobra, i per a simplificar el càlcul, es considera un temps total d'una hora per escala (que comprèn l'entrada i la sortida).

Cal assenyalar que els coeficients correctors dels factors de càrrega i la fórmula de càlcul de la base imposable es basen en l'estudi del Centre d'Innovació del Transport (CENIT) i Port de BCN que porta per títol *Guia Metodològica para cuantificar las emisiones de los buques en los puertos*, (juny 2021).²

¹ Reglament (UE) 2015/757 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2015, relatiu al seguiment, notificació i verificació de les emissions de diòxid de carboni generades pel transport marítim i pel que es modifica la Directiva 2009/16/CE

² https://contenttv5.portdebarcelona.cat/cntmng/qd/d/workspace/SpacesStore/3bb36e73-5e48-4f58-ae23-8b74377cf8bb/Guia_Calculo_Emisiones.pdf



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

D'altra banda, en tant que l'impost medi ambiental, que persegueix reduir les emissions, la seva configuració té en compte la concurrència de diferents circumstàncies o elements que les minoren i, que, per tant, redueixen la base imposable. Així, s'estableixen les reduccions següents:

- Per connexió a xarxa elèctrica del port
- Per alimentació per bateria interna del vaixell
- Per utilització de mesures correctores.

I també les bonificacions següents:

- Del 10% de la quota per aquells vaixells que, disposant de connexió a la xarxa elèctrica del port, no puguin connectar-se a aquesta la xarxa per manca de disponibilitat.

- Del 5% de la quota per aquells vaixells que disposin d'algun d'aquests certificats acreditables de millora energètica, sempre que per a l'obtenció d'aquests certificats s'hagi obtingut puntuació per reducció d'emissions d'òxids de nitrogen i de partícules:

- a) Green Award
- b) Clean Shipping Index.

a) El certificat Green Award és un sistema voluntari d'avaluació, inspecció i certificació de vaixells. Té en compte la seguretat, la qualitat i el rendiment ambiental dels vaixells, més enllà dels requisits establerts a la regulació aplicable. Es distingeixen dues categories: la navegació marítima i la navegació interior o fluvial.

Pel que fa als vaixells de navegació marítima, es tenen en compte 6 tipologies diferents de vaixells, cadascuna amb una llista de requisits que varia lleugerament:

- Petrolers a partir de 2.000 tones TPM.
- "Graners" a partir de 20.000 tones TPM.
- Metaners (transporten gas natural líquat) sense limitació.
- Bucs químics a partir de 2.000 tones TPM.
- Portacontenidors a partir de 5.000 tones.
- Bucs transportadors de GLP (gas líquat en un sistema de contenció de carrega totalment refrigerat) des de 20.000 m3.

Dins de la llista/classificació de cada tipologia de vaixell hi ha un apartat de "prevenció de la contaminació" (ítem general 5000) i, més concretament, en els ítems 5410 i 5430 s'avaluen les emissions NOx i de partícules.

8/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 8 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Pel que fa a les emissions NOx (5410), es preveu un qüestionari "suplementari al certificat internacional de prevenció de la contaminació de l'aire del motor". En aquest qüestionari suplementari s'avaluen els límits d'emissions NOx aplicables, el valor real de les emissions i el percentatge de reducció, dels motors principals, auxiliars o d'altres que hi hagi, tot això en funció del Tier 1, 2 o 3. Finalment, les dades obtingudes s'introdueixen al qüestionari principal.

SUPPLEMENT TO 5410 - NOx EMISSIONS				
DATA FROM "SUPPLEMENT TO ENGINE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE - RECORD OF CONSTRUCTION, TECHNICAL FILE, AND MEANS OF VERIFICATION"				
Keel Laid (DD/MM/YYYY) (available on supplement to IAPP certificate)				
Vessel assigned to NOx Tier-3 ECA route (Y/N)				
Main propulsion type				
Electricity generation				
TIER				
Questions applicable (from 5410.11 - 5410.18)				
For DIESEL-ELECTRIC & DUAL FUEL (LNG / LPG) data, use "OTHER ENGINE" modules below				
MAIN ENGINE 1				
NA →				
RPM				
Tier 1 Tier 2 Tier 3				
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction				
GAC compliance				
MAIN ENGINE 2				
NA →				
RPM				
Tier 1 Tier 2 Tier 3				
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction				
GAC compliance				
AUXILIARY ENGINE 1				
NA →				
RPM				
Tier 1 Tier 2 Tier 3				
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction				

9/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 9 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

IGA Code		Ship name		Date of Ship Survey	
CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SHIP SURVEY - OIL TANKER - VERSION 2022					
Revision Code	Item	RANKING Ship - Oil		MANAGER DEPT. & Dept. CHIEF OFFICER DEPT. & Dept. DECK OFFICER DEPT. & Dept. DECK NATIO DEPT. & Dept. CHIEF ENGINEER DEPT. & Dept. ENGINEER OFFICER DEPT. & Dept. ENGINEER RATING DEPT. & Dept. CATERING PERSONNEL DEPT. & Dept. NOT APPLICABLE RANKING SCORE AMMONIA SCORE	
5410	NOx Emissions				
5410.10	A. Emission Monitoring Does the ship use a continuous emission monitoring system (in-situ or extractive) for monitoring and recording NOx emissions?				0 10
5410.11	B. Emission Reduction For ships keel laid between 01.01.2006 and 31.12.2010 (Tier I mandatory ships) Does the ship reach the NOx tier 2 limits on their <u>main engines</u> ?				0 10
5410.12	Does the ship reach the NOx tier 2 limits on their <u>auxiliary engines</u> ?				0 10
5410.13	For ships keel laid on / after 01-01-2011 (5410.13 - 5410.18) Does the ship reach NOx emissions 15% below the tier 2 limits on their <u>main engine</u> ?				0 5
5410.15	ALTERNATIVE 1 to 5410.13 Does the ship reach NOx emissions 30% below the tier 2 limits on their <u>main engine</u> ?				0 10
5410.17	ALTERNATIVE 2 to 5410.13 Does the ship reach NOx emissions 50% below the tier 2 limits on their <u>main engine</u> ?				0 10
5410.14	Does the ship reach NOx emissions 15% below the tier 2 limits on their <u>auxiliary engine</u> ?				0 5
5410.15	ALTERNATIVE 1 to 5410.14 Does the ship reach NOx emissions 30% below the tier 2 limits on their <u>auxiliary engine</u> ?				0 10
5410.16	ALTERNATIVE 2 to 5410.14 Does the ship reach NOx emissions 50% below the tier 2 limits on their <u>auxiliary engine</u> ?				0 10
5410.19	For ALL ships (5410.19) Do all the ship's engines (main and auxiliary) <u>ALWAYS</u> operate at NOx Tier 3 levels in all ports and contiguous zones (24 nm from the nearest land)?				0 30
5410.22	C. Additional Questions Exhaust Gas Recirculation (EGR) Does the ship communicate negative test results from the continuous monitoring of exhaust gas recirculation bleed off discharge water to the company? <i>* The guidelines set out in MEPC 250 (68) are applicable to EGR bleed off discharge water as well.</i>				0 10
5410.23	Is the treated wash water discharged from the EGR unit as bleed-off water collected for sampling periodically and communicated communication made to the company for the below parameters? 1. Heavy metals 2. Wash water additives <i>*Above two values are on top of the mandatory monitoring of pH, PAH, turbidity values set by IMO.</i>				0 10
5410.24	Is appropriate PPE being used by the crew during the handling of caustic soda which is used as an additive for EGR?				0 5
5410.26	Selective Catalytic Reduction (SCR) Does the shipboard crew monitor the catalyst condition continuously to make sure injected urea is fully utilized to avoid ammonia slip?				0 20

Pel que fa a les emissions de partícules, es valora si els vaixells tenen instal·lat, tant al motor principal com a l'auxiliar, un filtre de partícules dièsel, un catalitzador d'oxidació dièsel i un precipitador electrostàtic.

CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SHIP SURVEY - OILTANKER - VERSION 2022																
Decision Code	Notes		RANKING Ship - Oil										MARKING	SCORE		
			MATER	CHIEF OFFICER	CHIEF ENGINEER	CHIEF ELECTRICIAN	CHIEF MECHANIC	CHIEF CATERING	CHIEF ENGINEER	CHIEF ELECTRICIAN	CHIEF MECHANIC	CHIEF CATERING	CHIEF ENGINEER	CHIEF ELECTRICIAN	CHIEF MECHANIC	CHIEF CATERING
5420	Particulate Matter (PM) Emissions															
5430.7	Does the ship have a Diesel Particulate Filter (DPF) for both main and auxiliary engines?															
5430.8	Does the ship have a Diesel Oxidation Catalyst (DOC) for both main and auxiliary engines?															
5430.9	Does the ship have an Electrostatic Precipitator (ESP) for both main and auxiliary engines?															
			Minimum ranking score required for element 5421 - 55													
			Total score													

També cal indicar que per cada ítem s'especifica una puntuació mínima necessària per a obtenir el certificat. Per exemple, en les emissions NOx, la puntuació mínima total a obtenir serà de 35 punts, pel que fa als vaixells petrolers. Pel que fa a les emissions de partícules, cal assenyalar que no s'estableix puntuació mínima. Així mateix, en aquest mateix tipus de vaixells, serà necessària l'obtenció d'una puntuació global mínima de 1.545 punts, sobre 3.495, per tal d'aconseguir la certificació favorable.

10/19

Doc.original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 10 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SURVEY - OILTANKER - VERSION 2022					
Norm Item		TOTAL SCORE REVIEW SHIP SURVEY - OILTANKER	SHIP'S RANKING SCORE	MAXIMUM OBTAINABLE RANKING SCORE	MINIMUM RANKING SCORE REQUIRED
5000	PREVENTION OF POLLUTION				
5100	Biofouling Management		0	30	5
5200	Waste Management / Garbage Handling Onboard		0	120	50
5300	Vapour Emission Control Systems		0	120	9
5410	NOx Emissions		0	140	35
5420	SOx Emissions		0	105	15
5421	Ships required to carry out Fuel Change Over to low sulphur Marine Diesel Oil or low sulphur Marine Gas Oil (low sulphur Distillates)		0	75	55
5430	Particulate Matter (PM) Emissions		0	30	9
5440	Greenhouse Gas (GHG) Emissions - CO2 Emissions		0	105	15
5441	Greenhouse Gas (GHG) Emissions - Methane (CH4) Emissions - Main Propulsion		0	35	9
5460	Environmental Ship Index (ESI)		0	60	9
5500	Sewage Management		0	55	20
5510	Grey Water Management		0	25	9
5600	Prevention of Oil Spillage through Cargo Pumproom Sea Valves		0	20	20
5700	Ballast Water Management		0	95	50
5800	Accidental Bunker Oil Pollution Prevention Measures (overflow prevention systems)		0	30	5
5801	Protection of fuel oil tanks, lube oil tanks and hull		0	100	20
5810	Stern tube lubrication		0	60	15
5811	Mooring wire lubrication		0	20	9
5812	Deck equipment lubrication (use of oils)		0	55	9
5820	Management of bilge water and sludge handling onboard		0	15	15
5821	Outfitting of bilge water system		0	70	20
5822	Outfitting of sludge handling system		0	30	10
5900	Ship Recycling - Inventory of Hazardous Materials		0	110	40
6000	MAINTENANCE / SURVEYS				
6100	Programme of Inspections		0	50	50
6110	Critical and Stand-by Equipment		0	30	10
6200	Mooring Equipment		0	95	65
6300	Corrosion Prevention of Seawater Ballast Tanks		0	70	40
6400	Condition Assessment Program, Maintenance Additional Green Award requirements		0	120	60
6500	Certificates for Cargo Gear		0	40	40
7000	CREW				

El certificat té una vigència de 3 anys.

b) Pel que fa al certificat Clean Shipping Index, és un sistema independent i holístic per valorar el rendiment mediambiental de vaixells. El certificat té en compte 6 paràmetres:

1. Emissions de CO2.
2. Emissions de NOx.
3. Emissions de SOx.
4. Emissions de partícules.
5. Utilització de productes químics.
6. Gestió de l'aigua i els residus.

11/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 11 de 19

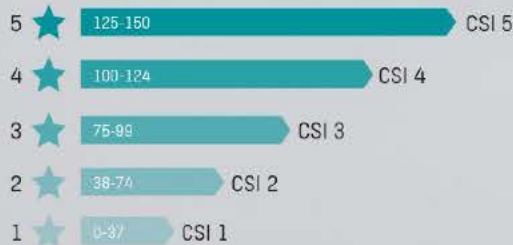
Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Per cada una de les categories es poden obtenir fins a 30 punts, amb una puntuació màxima de 150. En funció de la puntuació global obtinguda, s'atorgarà el certificat Clean Shipping Index amb entre una i cinc estrelles. La puntuació de cada categoria s'obté quan el vaixell millora el que legalment li és exigible (a excepció de les emissions de CO₂).

Així mateix, cal indicar que, malgrat que no existeix un llistat de vaixells certificats, les dades obtingudes de cada vaixell podran ser consultades —entre d'altres— per les autoritats que desitgin aplicar incentius econòmics pels vaixells certificats.

2.2 Classification and verification

Figure 2. Graphical representation of the points in the CSI scheme.



Pel càlcul de la puntuació de les emissions de CO₂, l'eficiència dels vaixells es compara amb un vaixell de referència del mateix tipus i mida, calculada, principalment utilitzant les dades publicades per l'Organització Internacional Marítima (IMO).

Pels altres paràmetres, la puntuació principalment s'obté per excedir del compliment de les mesures legals establertes:

Pel càlcul de la puntuació en emissions de NO_x, els nivells d'emissions que utilitza l'índex com a referència són els que es defineixen al Tier III de l'annex VI del Conveni de MARPOL³. Les dades que es tenen en compte són tant les del motor principal com les dels

³ El Conveni MARPOL de 2 de novembre de 1973 per prevenir la contaminació pels vaixells, fou aprovat per l'Organització Marítima Internacional (OMI). A l'annex VI, en vigor des del 19 de maig de 2005, s'estableixen els límits de les emissions d'òxid de sofre i d'òxid de nitrogen de les fuites dels vaixells i es prohibeixen les emissions deliberades de substàncies que esgoten l'ozó; per a les zones de control d'emissions designades s'estableixen normes més estrictes en relació amb l'emissió de SO_x, NO_x i de partícules. En un capítol adoptat el 2011 s'estableixen mesures tècniques i operacionals obligatòries d'eficiència energètica encaminades a reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle procedents dels vaixells.



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

auxiliars. També es tenen en compte les instal·lacions de dispositius reductors de NOx i, en cas de que no formin part de la certificació NOx del motor, s'haurà de verificar la consecució d'aquesta reducció, d'acord amb el Codi Tècnic NOx de 2008. També es puntua, d'acord amb el Codi Tècnic NOx de 2008 les mesures que demostrin baixes emissions de NOx (75% del factor de càrrega en ME i 50% del d'AE).

Pel que fa a la puntuació d'emissions de SOx i de partícules, es pren com a base els nivells d'emissions associades al contingut de combustible de sofre. Es calcula la mitjana total de sofre del combustible utilitzat durant un període continuat de 12 mesos, tant al motor principal, com als auxiliars. A la puntuació es distingeix entre les emissions realitzades dins i fora de les àrees de control d'emissions (ECAs). Els processos de proves han de complir amb el que s'estableix a l'Annex VI del Conveni de MARPOL. La màxima puntuació s'atorga pel funcionament dels vaixells amb el mínim de sofre al combustible amb una mitjana ponderada de menys de 50 ppm. Atès que el sofre i les partícules es troben correlacionades, la base per a la puntuació de partícules és la mitjana de sofre contingut als motor principal i auxiliars durant un període de 12 mesos. Cal indicar que la puntuació global d'aquest paràmetre (30 punts) es divideix en 15 punts per les emissions de SOx i els 15 punts restants, per l'emissió de partícules.

Els qüestionaris que es fan als vaixells pel que fa a les emissions de NOx i de partícules són els següents:

13/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 13 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

PM		
Main engines Operations in non-ECAs (yearly average)	No data	0
	Operation only in ECAs (ECA scoring doubles)	0
	Fuel quality < 0.1% S	3
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5
Main engines Operations in ECAs (yearly average)	No data/compliance	0
	Operation only in non-ECAs (non-ECA scoring doubles)	0
	<500 ppm S	1
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5

PM Aux. engines (yearly average)	No auxiliary engines*	0
	No data/compliance	0
	Fuel quality < 0.1% S in harbour areas outside SECA	2
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	Shore-side electricity	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5
*If no Auxiliary engine, report the fuel quality used (or specific PM emission value) in main engine when in non-propulsion mode.		



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

NO _x	NO _x	
Main engines	No data	0
	25% below Tier III level	10
	50% below Tier III level	18
	Plug-in battery power, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x propulsion method	21
	Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01	18*
Aux. engines	No auxiliary engines*	0
	No data	0
	25% below Tier III level	4
	50% below Tier III level	7
	Plug-in battery power, shore-side electricity, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x method	9
Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01		6*
*If no Auxiliary engine, report the fuel quality used in main engine when in non-propulsion mode.		
*Only valid up to 2026-12-31		
Ships with only main engine	No data	0
	25% below Tier III level	14
	50% below Tier III level	25
	Plug-in battery power, shore-side electricity, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x propulsion method	30
	Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01	24*

Cal assenyalar que aquests certificats són els que ara es tindran en compte. Ara bé, la norma preveu, que mitjançant resolució del director o directora de l'Agència Tributària de Catalunya, es puguin incorporar noves certificacions oficials que acreditin la millora energètica, en els termes establerts en la Llei.

Quant al tipus de gravamen, l'avantprojecte fixa un tipus inicial d'1 euro/kg d'òxids de nitrogen (NO_x) i d'1 euro/kg partícules (PM), per al 2023, que s'incrementen fins arribar als 3,5 euros/Kg/ NO_x/PM en el 2026. Per la seva part, la disposició addicional única, preveu, d'una part, que mitjançant la Llei de pressupostos de la Generalitat es puguin modificar els elements de quantificació de l'impost; i, d'una altra, que a inicis del 2025, el Govern ha d'efectuar l'avaluació de l'adequació dels tipus de gravamen i de la resta d'elements del tribut.

Pel que fa a la meritació de l'impost, aquesta es produeix quan finalitza l'escala del vaixell al port.

Finalment, i quant als aspectes de gestió, l'impost es gestiona mitjançant el sistema d'autoliquidació, que ha de presentar el consignatari en tant que substitut del contribuent. L'autoliquidació, que s'ha de presentar amb caràcter trimestral ha d'incloure, per aquest període de liquidació, les quotes meritades per escala per tots els contribuents dels que el consignatari corresponent en sigui el substitut.

15/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 15 de 19

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

També és important destacar que 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.

2.2 Marc normatiu en què s'insereix

L'Avantprojecte de llei està previst al Pla de Govern de la XIV legislatura, s'insereix al punt 3.3.3 del Pla de Govern: "Lluitar contra el frau fiscal i apostar per una fiscalitat verda i social".

Dins d'aquest objectiu, es preveu la mesura consistent en "Implementar mesures fiscals que incentivin comportaments més respectuosos amb el medi ambient, potenciant una fiscalitat verda".

- 3. Per un país basat en una economia del coneixement, digital i emprenedora.
- 3.3. Economia i hisenda.
- 3.3.3. Lluitar contra el frau fiscal i apostar per una fiscalitat verda i social.
 - Implementar mesures fiscals que incentivin comportaments més respectuosos amb el medi ambient, potenciant una fiscalitat verda.
 - Desplegament normatiu dels impostos aprovats a la Llei del canvi climàtic.
 - Intensificar els tributs mediambiental existents.

Així mateix està prevista al Pla normatiu 2021-23, aprovat per l'Acord del Govern de 19 d'octubre de 2021, en concret figura a l'Eix 4, iniciativa 162, ODS 13: Acció climàtica.

2.3 Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants

Títol de la disposició d'afectació	Article afectat	Tipus
Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic	Disp. Final. 12a	Desplegament

2.4 Competència de la Generalitat sobre la matèria

D'acord amb l'article 133.2 de la Constitució, les Comunitats Autònomes "poden establir i exigir tributs, d'acord amb la Constitució i les Lleis".

L'article 157 de la Constitució, al seu torn, disposa que són recursos de les comunitats autònomes, entre d'altres, els seus propis impostos, taxes i contribucions especials.

16/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](https://www.csv.gencat.cat) fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 16 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

El bloc de constitucionalitat es completa amb la LOFCA (Llei orgànica 8/1980, de 22 de desembre, de finançament de les comunitats autònomes), de la qual cal destacar els articles 6 i 9, conforme als quals:

"Artículo 6.

Uno. Las Comunidades Autónomas podrán establecer y exigir sus propios tributos de acuerdo con la Constitución y las Leyes.

Dos. Los tributos que establezcan las Comunidades Autónomas no podrán recaer sobre hechos imponible gravados por el Estado. Cuando el Estado, en el ejercicio de su potestad tributaria originaria establezca tributos sobre hechos imponible gravados por las Comunidades Autónomas, que supongan a éstas una disminución de ingresos, instrumentará las medidas de compensación o coordinación adecuadas en favor de las mismas.

Tres. Los tributos que establezcan las Comunidades Autónomas no podrán recaer sobre hechos imponible gravados por los tributos locales. Las Comunidades Autónomas podrán establecer y gestionar tributos sobre las materias que la legislación de Régimen Local reserve a las Corporaciones locales. En todo caso, deberán establecerse las medidas de compensación o coordinación adecuadas a favor de aquellas Corporaciones, de modo que los ingresos de tales Corporaciones Locales no se vean mermados ni reducidos tampoco en sus posibilidades de crecimiento futuro."

"Artículo 9.

Las Comunidades Autónomas podrán establecer sus propios impuestos, respetando, además de lo establecido en el artículo 6 de esta Ley, los siguientes principios:

No podrán sujetarse elementos patrimoniales situados, rendimientos originados ni gastos realizados fuera del territorio de la respectiva Comunidad Autónoma.

No podrán gravarse, como tales, negocios, actos o hechos celebrados o realizados fuera del territorio de la Comunidad impositora, ni la transmisión o ejercicio de bienes, derechos y obligaciones que no hayan nacido ni hubieran de cumplirse en dicho territorio o cuyo adquirente no resida en el mismo.

No podrán suponer obstáculo para la libre circulación de personas, mercancías y servicios capitales ni afectar de manera efectiva a la fijación de residencia de las personas o a la ubicación de empresas y capitales dentro del territorio español, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.1.a, ni comportar cargas trasladables a otras Comunidades."

Quant a la matèria concreta sobre la que recau l'impost, cal fer avinent que la Generalitat de Catalunya la Generalitat deté la competència en matèria de protecció del medi ambient (article 144 EAC):

"1. Corresponen a la Generalitat la competència compartida en matèria de medi ambient i la competència per a l'establiment de normes addicionals de protecció. Aquesta competència compartida inclou en tot cas:

a) L'establiment i la regulació dels instruments de planificació ambiental i del procediment de tramitació i aprovació d'aquests instruments.

b) L'establiment i la regulació de mesures de sostenibilitat, fiscalitat i recerca ambientals.

17/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](https://www.csv.gencat.cat) fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 17 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

(...)

e) La regulació sobre prevenció i correcció de la generació de residus amb origen o destinació a Catalunya i sobre la gestió i el trasllat d'aquests i llur disposició final.

f) La regulació en la prevenció, el control, la correcció, la recuperació i la compensació de la contaminació de sòl i subsòl.

(...)

h) La regulació de l'ambient atmosfèric i de les diverses classes de contaminació d'aquest, la declaració de zones d'atmosfera contaminada i l'establiment d'altres instruments de control de la contaminació, amb independència de l'administració competent per a autoritzar l'obra, la instal·lació o l'activitat que la produeixi.

i) La regulació del règim d'autorització i seguiment de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.

(...)

k) La prevenció, la restauració i la reparació de danys al medi ambient, i també el règim sancionador corresponent.

l) Les mesures de protecció de les espècies i el règim sancionador."

2.5 Tràmits de consulta i participatiu

2.5.1 Tràmit previ de consulta pública

L'Acord del Govern de 23 de novembre de 2021 va aprovar la memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei, la qual va ser objecte de consulta pública prèvia a través del Portal de la transparència. Durant el termini de participació, del 25 de novembre del 2021 al 26 de gener del 2022, es va rebre una aportació per part de l'Autoritat Portuària de Barcelona, que ha estat valorada a la Fase de retorn, mitjançant la publicació de l'Informe de retorn, que s'adjunta com annex a aquesta memòria.

<https://governobert.gencat.cat/ca/transparencia/Organitzacio-i-normativa/normativa/normativa-en-tramit/eco/en-tramit/emissions-portuaries>

2.5.2 Participació ciutadana en l'elaboració de les normes

El tràmit de participació previst en l'article 69.1 de la Llei 19/2014 és un tràmit que es pot obrir en relació amb "les iniciatives normatives en què, per la importància que tenen o per la matèria que regulen, l'Administració pública considera pertinent obrir aquest procés participatiu des de l'inici de la tramitació del procediment administratiu", en el qual es valora el contingut de "la versió inicial del projecte normatiu" (article 69.2 de la Llei 19/2014). En aquest cas, no es creu necessari l'obertura d'aquest tràmit: un cop comenci el tràmit d'informació pública, el projecte de llei i la documentació complementària que s'acompanya es podrà consultar al web del Departament d'Economia i Hisenda i al Portal de la Transparència. Aquesta informació es mantindrà actualitzada al llarg de la tramitació, informant sobre el seu estat. Es donarà així compliment al principi de transparència i les obligacions de publicitat activa de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, en concret, els articles 10.c) i 69.2.

18/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 18 de 19



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

A més a més, i mitjançant el tràmit d'audiència, les associacions i les empreses del sector i altres operadors afectats tenen coneixement de tot l'expedient d'elaboració de la norma per tal que puguin formular les observacions que creguin adients.

2.5.3 Tràmit de consulta interdepartamental

Aquest tràmit es durà a terme mitjançant l'aplicació SIGOV i es valoraran les observacions rebudes a la corresponent Memòria d'observacions.

2.5.4 Relació motivada de les persones i les entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència.

- Ports de la Generalitat
- Autoritat Portuària de Barcelona
- Autoritat Portuària de Tarragona
- Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona
- Asociación Española de Consignatarios de Buques (ASECOB)
- Asociación Internacional de Líneas y Cruceros (CLIA)
- Foment del Treball
- Pimec
- Cecot

2.5.5 Procedència de sotmetre l'expedient a informació pública.

Per tal de cobrir l'eventualitat de què no totes les persones i entitats que acrediten drets o interessos legítims afectats per l'avantprojecte de llei hagin quedat incloses dins el tràmit d'audiència, s'ha considerat convenient obrir al mateix temps un tràmit d'informació pública, durant el termini d'un mes.

19/19

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 31/10/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 12:55:29

Pàgina 19 de 19

2. Memòria general

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

Carrer del Foc, 57
08038 Barcelona
Tel. 933 162 000

	Doc. original signat per: Natàlia Caba i Serra 18/09/2023	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026	Data creació còpia: 17/11/2023 12:04:39 Pàgina 1 de 31
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  	



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Índex

2.1 Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen

2.2 Marc normatiu en què s'insereix

2.3 Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants

2.4 Competència de la Generalitat sobre la matèria

2.5 Tràmits de consulta i participatiu

2.5.1 Tràmit previ de consulta pública

2.5.2 Participació ciutadana en l'elaboració de les normes

2.5.3 Tràmit de consulta interdepartamental

2.5.4 Relació motivada de les persones i les entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència.

2.5.5 Procedència de sotmetre l'expedient a informació pública.

2/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 2 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

2.1 Justificació de la necessitat de la disposició i adequació de la norma als fins que es persegueixen

I. Antecedents

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", preveu en el paràgraf (20) del preàmbul 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 (PMA) que s'adopta mitjançant la Decisió.

Dins els objectius prioritaris del Programa (Annex de la Decisió), cal destacar 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 PMA 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

3/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 3 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

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.”

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, 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.

Per la seva part, i pel que fa a 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

4/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 4 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

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.

En data 26 d'octubre de 2022, la Comissió Europea ha presentat la proposta per establir i revisar la Directiva de Qualitat de l'Aire, i fixar uns paràmetres més estrictes sobre els contaminants de l'aire, les aigües superficials i subterrànies i el tractament de les aigües residuals urbanes. L'objectiu serà alinear més estretament els estàndards de qualitat de l'aire de la UE amb les recomanacions de l'OMS, tenint en compte la viabilitat i l'avaluació de l'impacte. S'introdueixen valors límit per tots els contaminants atmosfèrics actualment subjectes a valors objectius, excepte per l'ozó, fet que augmentarà l'eficàcia per reduir les concentracions de contaminants. Els valors límit i objectius revisats entraran en vigor l'any 2030 equilibrant la necessitat d'una millora ràpida amb la necessitat d'assegurar un termini suficient i la coordinació amb les polítiques ambientals.

La proposta preveu la revisió periòdica de l'evidència científica per comprovar si les normes de qualitat de l'aire són encara suficients per protegir la salut humana i el medi ambient i si s'ha de regular els contaminants atmosfèrics addicionals així com una reducció de l'exposició mitjana de la població a les partícules fines (PM_{2,5}) i al diòxid de nitrogen (NO₂).

La proximitat dels ports als nuclis de població, el continu creixement de les activitats portuàries, juntament amb la dificultat d'actuar sobre les emissions dels vaixells i al temps de vida tant elevat d'aquests, provoca que la normativa d'emissions dels vaixells vagi endarrerida en termes d'eficiència dels motors i que per tant l'impacte d'aquests sobre la qualitat de l'aire sigui significatiu. Per tant, arribats a aquest punt, 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.

Pel que fa al compliment dels valors límit de qualitat de l'aire dels contaminants NO₂ i PM₁₀, la Comissió Europea, en data 25 de juliol de 2019, decideix dur a Espanya al Tribunal de Justícia de la Unió Europea per incompliment sistemàtic dels límits de diòxid de nitrogen (NO₂) a les zones urbanes de Madrid, Barcelona i del Vallès- Baix Llobregat.

Actualment hi ha oberts dos procediments d'infracció dirigits a Espanya per incompliment de la Directiva 2008/50/CE de 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una

5/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 5 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

atmosfera més neta en Europa. Pel que fa a Catalunya, aquests procediments afecten a la zona de qualitat de l'aire 1 (Àrea de Barcelona) i a la zona de qualitat de l'aire 2 (Vallès-Baix Llobregat).

- Procediment d'infracció 2008/2203 relatiu a les superacions dels valors límit de PM10.
- Procediment d'infracció 2015/2053 relatiu a les superacions dels valor límit de NO₂.

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 dels grans vaixells.

Amb aquests precedents, i en compliment del mandat parlamentari, es crea, com a tribut propi de la Generalitat de Catalunya l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells, de naturalesa directa, i caràcter extra fiscal.

La finalitat de la norma és:

- Assolir de forma efectiva la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen i de partícules 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.

II. Elements definidors de l'impost

L'impost grava les emissions d'òxids de nitrogen i de matèria particulada emeses pels grans vaixells, produïdes durant l'escala del vaixell a port, que comprèn les operacions de maniobra, d'atracament i de fondeig. A aquest efecte, la pròpia norma reguladora del tribut defineix cada un d'aquests conceptes; alguns, com el de *port* o el de *càlcul de l'arqueig brut*, reproduïxen les definicions de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals.

Pel que fa concretament al terme "gran vaixell", té aquesta consideració aquell amb un arqueig brut superior a 5.000 tones. Aquest límit l'utilitza actualment la Unió Europea¹ per al seguiment de les emissions de diòxid de carboni dels vaixells. Aquest tipus de vaixells

¹ Reglament (UE) 2015/757 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2015, relatiu al seguiment, notificació i verificació de les emissions de diòxid de carboni generades pel transport marítim i pel que es modifica la Directiva 2009/16/CE



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

representa aproximadament el 55% de les embarcacions que fan escala en un port de la UE i, al seu torn, són responsables del 90 % de les emissions associades.

Configurat així el fet imposable, no estan subjectes a tributació (art.4.3), perquè es considera que no realitzen escala, els vaixells que presten serveis portuaris, definits al 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 d'altres embarcacions i que tenen la consideració de servei portuari en aplicació del Reglament (UE) 2017/352 del Parlament Europeu i del Consell de 15 de febrer de 2017:

La norma estableix també uns supòsits d'exempció (art.5):

- Vaixells que presten serveis públics (llevat dels que gaudeixen d'una bonificació per ésser una determinada línia regular "ferri")
- Vaixells obligats a atracar o fondejar en cas de perill o causa major
- Vaixells que realitzen activitats d'ajuda humanitària

Pel que fa a l'element personal (art. 6), és contribuent de l'impost l'empresa naviliera i l'armadora i subjecte passiu, en qualitat de substitut del contribuent, l'empresa consignatària del gran vaixell. A aquest darrer li correspon el compliment de l'obligació tributària principal (presentació i ingrés del deute tributari), així com les obligacions formals inherents, d'acord amb l'article 36.3 de la Llei general tributària.

Quant a la base imposable (art. 7), està constituïda per les emissions (kg) d'òxids de nitrogen (NOx) o de matèria particulada (PM) emeses pels vaixells durant l'escala, que es produeix quan el vaixell entra a port o a les aigües portuàries.

En la configuració d'aquest element del tribut i, davant la impossibilitat, d'efectuar una mesura directa de les emissions produïdes, la norma estableix una fórmula que diferencia les emissions produïdes pels motors propulsors (només en la fase de maniobra) i pels motors auxiliars i per les calderes durant tota l'escala (fases de maniobra, fondeig i amarratge).

Per al càlcul d'aquestes emissions, es tenen en compte diferents elements:

a) Motors propulsors emissions NOx:

- Potència (mesurada en termes del Maximum Continuous Rating expressada en kilowats que consta en la base de dades marítima Sea-web).
- Factor de càrrega.
- Durada de l'operativa.
- Factor d'emissió.

7/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 7 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

b) Motors propulsors emissions PM:

- Potència (mesurada en termes del Maximum Continuous Rating expressada en kilowats que consta en la base de dades marítima Sea-web).
- Factor de càrrega.
- Durada de l'operativa.
- Consum específic de combustible (necessari per convertir el consum de combustible/kWh en grams de PM).
- Factor d'emissió.

c) Motors auxiliars emissions NOx:

- Potència (estimada en taules OMI).
- Durada de l'operativa.
- Factor d'emissió.

d) Motors auxiliars emissions PM:

- Potència (estimada en taules OMI).
- Durada de l'operativa.
- Consum específic de combustible (necessari per convertir el consum de combustible/kWh en grams de PM).
- Factor d'emissió.

e) Calderes emissions NOx:

- Potència (estimada en taules OMI).
- Durada de l'operativa.
- Consum específic de combustible (necessari per convertir el consum de combustible/kWh en grams de NOx).
- Factor d'emissió.

f) Calderes emissions PM:

- Potència (estimada en taules OMI).
- Durada de l'operativa.
- Consum específic de combustible (necessari per convertir el consum de combustible/kWh en grams de PM).
- Factor d'emissió.

8/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web [csv.gencat.cat](https://www.csv.gencat.cat) fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 8 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Pel que fa als consums específics i als factors d'emissió, es tindran en compte els que aportí l'obligat tributari que estiguin acreditats mitjançant certificat d'una societat de classificació de vaixells; o, si no s'aporta o no es disposa d'aquest certificat, s'aplicaran 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.

Quant al temps de cada fase operativa, cal assenyalar que, pel que fa a la fase de maniobra, i per a simplificar-ne el càlcul, es considera un temps total d'una hora per escala (que comprèn l'entrada i la sortida), llevat que el vaixell només fondegi, cas en el qual el temps de maniobra que es computa és de mitja hora.

S'ha previst una regla específica per als petroliers, atesa la seva especificitat; així, la norma computa el temps en què el vaixell està realitzant l'operació de descàrrega del producte com a temps d'amarratge, i, per la resta del temps que no està descarregant, es considera com si estigués fondejat – encara que estigui amarrat a port-. Això es deu a que els motors només estan funcionant a la seva màxima potència quan estan descarregant el cru.

La norma també estableix que, per aquells vaixells que estiguin amarrats o fondejats com a conseqüència d'embargament preventiu, o que estiguin aturats 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.

També una consideració especial mereix l'ús de combustibles que generen emissions de NOx i PM no determinats a les taules dels consums específics i dels factors d'emissió ni acreditats mitjançant certificat: en aquest cas, tindran la mateixa consideració que el combustible MDO.

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 a aquell motor o caldera.

D'altra banda, en tant que impost medi ambiental que persegueix reduir les emissions, la llei té en compte la concurrència de diferents circumstàncies o elements que les minoren per la qual cosa comporten la reducció de la base imposable. Així, s'estableixen les reduccions següents aplicables durant la fase d'amarratge (art. 8):

- Per connexió a xarxa elèctrica del port
- Per alimentació exclusiva per bateria interna del vaixell

9/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 9 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

I també les bonificacions següents (art.11):

- Del 10% de la quota per aquells vaixells que, disposant de connexió a la xarxa elèctrica del port, no puguin connectar-se a aquesta la xarxa per manca de disponibilitat del port en cap moment de l'escala.

- Del 10% de la quota per aquells vaixells que disposin d'algun d'aquests certificats acreditables de millora energètica:

- a) Green Award
- b) Clean Shipping Index (CSI) en la modalitat de Yellow o superior
- c) Environmental Shipping Index (ESI) amb un valor superior o igual a 30
- d) Certificat de registre al sistema de gestió i auditoria mediambiental de la Unió Europea (EMAS)

a) El certificat Green Award és un sistema voluntari d'avaluació, inspecció i certificació de vaixells. Té en compte la seguretat, la qualitat i el rendiment ambiental dels vaixells, més enllà dels requisits establerts a la regulació aplicable. Es distingeixen dues categories: la navegació marítima i la navegació interior o fluvial.

Pel que fa als vaixells de navegació marítima, es tenen en compte 6 tipologies diferents de vaixells, cadascuna amb una llista de requisits que varia lleugerament:

- Petrolers a partir de 2.000 tones TPM.
- "Graners" a partir de 20.000 tones TPM.
- Metaners (transporten gas natural líquid) sense limitació.
- Bucs químics a partir de 2.000 tones TPM.
- Portacontenidors a partir de 5.000 tones.
- Bucs transportadors de GLP (gas líquid en un sistema de contenció de carrega totalment refrigerat) des de 20.000 m3.

Dins de la llista/classificació de cada tipologia de vaixell hi ha un apartat de "prevenció de la contaminació" (ítem general 5000) i, més concretament, en els ítems 5410 i 5430 s'avaluen les emissions NOx i de partícules.

Pel que fa a les emissions NOx (5410), es preveu un qüestionari "suplementari al certificat internacional de prevenció de la contaminació de l'aire del motor". En aquest qüestionari suplementari s'avaluen els límits d'emissions NOx aplicables, el valor real de les emissions i el percentatge de reducció, dels motors principals, auxiliars o d'altres que hi hagi, tot això en funció del Tier 1, 2 o 3. Finalment, les dades obtingudes s'introdueixen al qüestionari principal.

10/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 10 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

SUPPLEMENT TO 5410 - NOx EMISSIONS				
DATA FROM "SUPPLEMENT TO ENGINE INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE -- RECORD OF CONSTRUCTION, TECHNICAL FILE, AND MEANS OF VERIFICATION"				
Keel Laid (DD/MM/YYYY) (available on supplement to IAPP certificate)				
Vessel assigned to NOx Tier-3 ECA route (Y/N)				
Main propulsion type				
Electricity generation				
TIER				
Questions applicable (from 5410.11 - 5410.18)				
For DIESEL-ELECTRIC & DUAL FUEL (LNG / LPG) data, use "OTHER ENGINE" modules below				
MAIN ENGINE 1		NA →	RPM	
			Tier 1	Tier 2
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction			NA	NA
			NA	NA
MAIN ENGINE 2		NA →	RPM	
			Tier 1	Tier 2
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction			NA	NA
			NA	NA
AUXILIARY ENGINE 1		NA →	RPM	
			Tier 1	Tier 2
Applicable NOx emission limit (g/kWh)				
Engine's actual NOx emission value (g/kWh)				
Percentage reduction			NA	NA
			NA	NA

11/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 11 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

[illegible]

Pel que fa a les emissions de partícules, es valora si els vaixells tenen instal·lat, tant al motor principal com a l'auxiliar, un filtre de partícules dièsel, un catalitzador d'oxidació dièsel i un precipitador electrostàtic.

CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SHIP SURVEY - OILTANKER - VERSION 2022															
Question Code	Question Item		RANKING Ship - Oil		MATEX (Yes / No)pt	CHIEF OFFICER (Yes / No)pt	DECK OFFICER (Yes / No)pt	ENGINE ROOM (Yes / No)pt	CHIEF ENGINEER (Yes / No)pt	ENGINEER IN CHARGE (Yes / No)pt	ENGINEER ON DUTY (Yes / No)pt	CATERING PERSONNEL (Yes / No)pt	PDF APPLICABLE	N/A	REMARKS
9430	Particulate Matter (PM) Emissions														
9430.7	Does the ship have a Diesel Particulate Filter (DPF) for both main and auxiliary engines?														
9430.8	Does the ship have a Diesel Oxidation Catalyst (DOC) for both main and auxiliary engines?														
9430.9	Does the ship have an Electrostatic Precipitator (ESP) for both main and auxiliary engines?														
					Total score										

També cal indicar que per cada ítem s'especifica una puntuació mínima necessària per a obtenir el certificat. Per exemple, en les emissions NOx, la puntuació mínima total a obtenir serà de 35 punts, pel que fa als vaixells petrolers. Pel que fa a les emissions de partícules, cal assenyalar que no s'estableix puntuació mínima. Així mateix, en aquest mateix tipus de vaixells, serà necessària l'obtenció d'una puntuació global mínima de 1.545 punts, sobre 3.495, per tal d'aconseguir la certificació favorable.

12/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 12 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

CHECKLIST - RANKING CRITERIA - SURVEY - OILTANKER - VERSION 2022					
Norm. Item		SHIP'S RANKING SCORE	MAXIMUM OBTAINABLE RANKING SCORE	MINIMUM RANKING SCORE REQUIRED	MINIMUM WITH NO
5000	PREVENTION OF POLLUTION				
5100	Biofouling Management	0	30	5	
5200	Waste Management / Garbage Handling Onboard	0	120	50	
5300	Vapour Emission Control Systems	0	120	0	
5410	NOx Emissions	0	140	35	
5420	SOx Emissions	0	105	15	
5421	Ships required to carry out Fuel Change Over to low sulphur Marine Diesel Oil or low sulphur Marine Gas Oil (low sulphur Distillates)	0	75	55	
5430	Particulate Matter (PM) Emissions	0	30	0	
5440	Greenhouse Gas (GHG) Emissions - CO2 Emissions	0	105	15	
5441	Greenhouse Gas (GHG) Emissions - Methane (CH4) Emissions - Main Propulsion	0	35	0	
5460	Environmental Ship Index (ESI)	0	60	0	
5500	Sewage Management	0	55	20	
5510	Grey Water Management	0	25	0	
5600	Prevention of Oil Spillage through Cargo Pumproom Sea Valves	0	20	20	
5700	Ballast Water Management	0	95	50	
5800	Accidental Bunker Oil Pollution Prevention Measures (overflow prevention systems)	0	30	5	
5801	Protection of fuel oil tanks, lube oil tanks and hull	0	100	20	
5810	Stern tube lubrication	0	60	15	
5811	Mooring wire lubrication	0	20	0	
5812	Deck equipment lubrication (use of oils)	0	55	0	
5820	Management of bilge water and sludge handling onboard	0	15	15	
5821	Outfitting of bilge water system	0	70	20	
5822	Outfitting of sludge handling system	0	30	10	
5900	Ship Recycling - Inventory of Hazardous Materials	0	180	40	
6000	MAINTENANCE / SURVEYS				
6100	Programme of Inspections	0	50	50	
6110	Critical and Stand-by Equipment	0	30	10	
6200	Mooring Equipment	0	95	65	
6300	Corrosion Prevention of Seawater Ballast Tanks	0	70	40	
6400	Condition Assessment Program, Maintenance Additional Green Award requirements	0	120	60	
6500	Certificates for Cargo Gear	0	40	40	
7000	CREW				

El certificat té una vigència de 3 anys.

b) Pel que fa al certificat Clean Shipping Index, és un sistema independent i holístic per valorar el rendiment mediambiental de vaixells. El certificat té en compte 6 paràmetres:

1. Emissions de CO2.
2. Emissions de NOx.
3. Emissions de SOx.
4. Emissions de partícules.
5. Utilització de productes químics.
6. Gestió de l'aigua i els residus.

Per cada una de les categories es poden obtenir fins a 30 punts, amb una puntuació màxima de 150. En funció de la puntuació global obtinguda, s'atorgarà el certificat Clean Shipping

13/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 13 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Index amb entre una i cinc estrelles. La puntuació de cada categoria s'obté quan el vaixell millora el que legalment li és exigible (a excepció de les emissions de CO₂).

Així mateix, cal indicar que, malgrat que no existeix un llistat de vaixells certificats, les dades obtingudes de cada vaixell podran ser consultades –entre d'altres– per les autoritats que desitgin aplicar incentius econòmics pels vaixells certificats.



Pel càlcul de la puntuació de les emissions de CO₂, l'eficiència dels vaixells es compara amb un vaixell de referència del mateix tipus i mida, calculada, principalment utilitzant les dades publicades per l'Organització Internacional Marítima (IMO).

Pels altres paràmetres, la puntuació principalment s'obté per excedir del compliment de les mesures legals establertes:

Pel càlcul de la puntuació en emissions de NO_x, els nivells d'emissions que utilitza l'índex com a referència són els que es defineixen al Tier III de l'annex VI del Conveni de MARPOL². Les dades que es tenen en compte són tant les del motor principal com les dels auxiliars. També es tenen en compte les instal·lacions de dispositius reductors de NO_x i, en cas de que no formin part de la certificació NO_x del motor, s'haurà de verificar la consecució d'aquesta reducció, d'acord amb el Codi Tècnic NO_x de 2008. També es puntua, d'acord

² El Conveni MARPOL de 2 de novembre de 1973 per prevenir la contaminació pels vaixells, fou aprovat per l'Organització Marítima Internacional (OMI). A l'annex VI, en vigor des del 19 de maig de 2005, s'estableixen els límits de les emissions d'òxid de sofre i d'òxid de nitrogen de les fuites dels vaixells i es prohibeixen les emissions deliberades de substàncies que esgoten l'ozó; per a les zones de control d'emissions designades s'estableixen normes més estrictes en relació amb l'emissió de SO_x, NO_x i de partícules. En un capítol adoptat el 2011 s'estableixen mesures tècniques i operacionals obligatòries d'eficiència energètica encaminades a reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle procedents dels vaixells.

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

amb el Codi Tècnic NOx de 2008 les mesures que demostrin baixes emissions de NOx (75% del factor de càrrega en ME i 50% del d'AE).

Pel que fa a la puntuació d'emissions de SOx i de partícules, es pren com a base els nivells d'emissions associades al contingut de combustible de sofre. Es calcula la mitjana total de sofre del combustible utilitzat durant un període continuat de 12 mesos, tant al motor principal, com als auxiliars. A la puntuació es distingeix entre les emissions realitzades dins i fora de les àrees de control d'emissions (ECAs). Els processos de proves han de complir amb el que s'estableix a l'Annex VI del Conveni de MARPOL. La màxima puntuació s'atorga pel funcionament dels vaixells amb el mínim de sofre al combustible amb una mitjana ponderada de menys de 50 ppm. Atès que el sofre i les partícules es troben correlacionades, la base per a la puntuació de partícules és la mitjana de sofre contingut als motors principal i auxiliars durant un període de 12 mesos. Cal indicar que la puntuació global d'aquest paràmetre (30 punts) es divideix en 15 punts per les emissions de SOx i els 15 punts restants, per l'emissió de partícules.

Els qüestionaris que es fan als vaixells pel que fa a les emissions de NOx i de partícules són els següents:

PITI		
Main engines Operations in non-ECAs (yearly average)	No data	0
	Operation only in ECAs (ECA scoring doubles)	0
	Fuel quality < 0.1% S	3
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5
Main engines Operations in ECAs (yearly average)	No data/compliance	0
	Operation only in non-ECAs (non-ECA scoring doubles)	0
	<500 ppm S	1
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5

15/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 15 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

NO _x NO _x		
Main engines	No data	0
	25% below Tier III level	10
	50% below Tier III level	18
	Plug-in battery power, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x propulsion method	21
	Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01	18*
Aux. engines	No auxiliary engines*	0
	No data	0
	25% below Tier III level	4
	50% below Tier III level	7
	Plug-in battery power, shore-side electricity, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x method	9
Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01		6*
*If no Auxiliary engine, report the fuel quality used in main engine when in non-propulsion mode.		
*Only valid up to 2026-12-31		
Ships with only main engine	No data	0
	25% below Tier III level	14
	50% below Tier III level	25
	Plug-in battery power, shore-side electricity, fuel cell, wind propulsion or similar no-NO _x propulsion method	30
	Tier III levels with proven emissions before 2021-01-01	24*

PM Aux. engines (yearly average)	No auxiliary engines*	0
	No data/compliance	0
	Fuel quality < 0.1% S in harbour areas outside SECA	2
	PM < 0.2 g/kWh	3
	PM < 0.1 g/kWh	5
	Shore-side electricity	5
	'Minimum Sulphur fuels' (<50 ppm)	5
	Plug-in battery power, fuel cell, wind power or similar	5
*If no Auxiliary engine, report the fuel quality used (or specific PM emission value) in main engine when in non-propulsion mode.		

c) El certificat Envorimental Shipping Index (ESI) amb un valor superior o igual a 30 certifica i identifica els vaixells de navegació marítima que procuren una millor reducció de les emissions a l'aire respecte de la que els és exigida pels estàndards d'emissions actuals de l'OMI. S'avaluen i puntuen quatre categories: en nivell d'emissions de NO_x, de SO_x, de CO₂ i l'existència d'una instal·lació que permeti el subministrament d'energia des de la costa o des de les instal·lacions a bord sense combustió quan es duiguin a terme les operacions de càrrega, bombeig, aixecament, etc.

16/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 16 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

d) Per la seva part, el sistema EMAS (Eco-Management and Audit Scheme), regulat en el Reglament (CE) 1221/2009 de 25 de novembre, és una eina voluntària que proporciona a les organitzacions que s'hi registren el marc necessari perquè millorin el seu comportament mediambiental, reconeixent aquelles que hagin implantat un sistema de gestió mediambiental i hagin adquirit un compromís de millora contínua verificat mitjançant auditories independents. Aquest certificat es renova cada 3 anys a excepció de les organitzacions petites, que és cada 4.

Per a la inscripció al Registre EMAS cal aportar determinades dades, entre les quals, les relatives a emissions. Així, en l'Annex I del Reglament, i un cop l'entitat ha realitzat un anàlisi mediambiental de la seva activitat, ha d'aportar les dades següents:

"Sobre las emisiones:

— las «emisiones anuales totales de gases de efecto invernadero», incluidas al menos las emisiones de CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC y SF₆, deben expresarse en toneladas equivalentes de CO₂,

— las «emisiones anuales totales de aire», incluidas al menos las emisiones de SO₂, NO_x y PM, deben expresarse en kilogramos o toneladas."

L'obtenció de l'EMAS comporta la implantació d'un sistema de gestió mediambiental, el compliment de la legislació vigent aplicable i l'haver adquirit un compromís de millora contínua. Aquest compromís de millora i de transparència quant a les dades declarades permet pressuposar que en cada renovació del certificat s'aportaran les dades actualitzades que, eventualment poden verificar una reducció de les emissions.

Finalment, cal assenyalar que aquests certificats són els que ara es tindran en compte, sens perjudici que mitjançant ordre de la persona titular del departament competent en matèria tributària, es puguin incorporar noves certificacions oficials que acreditin la millora energètica.

A banda de la bonificació per disposar dels certificats assenyalats, la llei introdueix una bonificació específica del 25% de la quota íntegra en el cas de les empreses prestadores del servei de les línies d'interès públic que realitzen les escales amb origen i destí Palma de Mallorca o Maó o Eivissa. Estan definides en el Reial Decret 1516/2007, de 16 de novembre, pel que es determina el règim jurídic de les línies regulars de cabotatge marítim i de les navegacions d'interès públic. La bonificació és aplicable tant en les escales que donen resposta a la freqüència mínima prevista en l'esmentat Reial decret (i que són considerades com a línies d'interès públic), com a la resta d'escales que efectuïn les esmentades empreses amb els mateixos ports d'origen i destí anteriorment especificats.

Quant al tipus de gravamen, l'avantprojecte fixa un tipus d'1 euro/kg d'òxids de nitrogen (NO_x) i d'1 euro/kg partícules (PM) – art. 10-.

17/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 17 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Pel que fa a la meritació de l'impost, regulada en l'article 12, aquesta es produeix quan finalitza l'escala del vaixell al port.

Els aspectes de gestió es regulen als articles 13 a 18, que determinen que l'impost es gestiona mitjançant el sistema d'autoliquidació, que ha de presentar el consignatari (substitut del contribuent). L'autoliquidació s'ha de presentar amb caràcter semestral i ha d'incloure, per aquest període de liquidació, les quotes meritades per les escales de tots els contribuents dels que el consignatari corresponent en sigui el substitut.

Finalment, la disposició addicional única de l'avantprojecte conté les previsions següents:

- En primer lloc, estableix la possibilitat que, mitjançant la Llei de pressupostos de la Generalitat es puguin modificar els elements de quantificació de l'impost;

- En segon lloc, disposa que mitjançant 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.

Sobre aquest punt, i per a major seguretat jurídica, s'adjunten, en annex, les taules actuals a les que fa referència l'avantprojecte i que es publicitaran en el portal tributari quan entri en vigor la Llei.

- En darrer terme, disposa que, 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.

També és important destacar que 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 3).

2.2 Marc normatiu en què s'insereix

L'Avantprojecte de llei està previst al Pla de Govern de la XIV legislatura, s'insereix al punt 3.3.3 del Pla de Govern: "Lluitar contra el frau fiscal i apostar per una fiscalitat verda i social".

Dins d'aquest objectiu, es preveu la mesura consistent en "Implementar mesures fiscals que incentivin comportaments més respectuosos amb el medi ambient, potenciant una fiscalitat verda".

18/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web [csv.gencat.cat](https://www.csv.gencat.cat) fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 18 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

3. Per un país basat en una economia del coneixement, digital i emprenedora.
- 3.3. Economia i hisenda.
- 3.3.3. Lluitar contra el frau fiscal i apostar per una fiscalitat verda i social.
- Implementar mesures fiscals que incentivin comportaments més respectuosos amb el medi ambient, potenciant una fiscalitat verda.
 - Desplegament normatiu dels impostos aprovats a la Llei del canvi climàtic.
 - Intensificar els tributs mediambiental existents.

Així mateix està prevista al Pla normatiu 2021-23, aprovat per l'Acord del Govern de 19 d'octubre de 2021, en concret figura a l'Eix 4, iniciativa 162, ODS 13: Acció climàtica.

2.3 Relació de disposicions afectades i taula de vigències i derogacions resultants

Títol de la disposició d'afectació	Article afectat	Tipus
Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic	Disp. Final. 12a	Desplegament

2.4 Competència de la Generalitat sobre la matèria

D'acord amb l'article 133.2 de la Constitució, les Comunitats Autònomes "poden establir i exigir tributs, d'acord amb la Constitució i les Lleis".

L'article 157 de la Constitució, al seu torn, disposa que són recursos de les comunitats autònomes, entre d'altres, els seus propis impostos, taxes i contribucions especials.

El bloc de constitucionalitat es completa amb la LOFCA (Llei orgànica 8/1980, de 22 de desembre, de finançament de les comunitats autònomes), de la qual cal destacar els articles 6 i 9, conforme als quals:

"Artículo 6.

Uno. Las Comunidades Autónomas podrán establecer y exigir sus propios tributos de acuerdo con la Constitución y las Leyes.

Dos. Los tributos que establezcan las Comunidades Autónomas no podrán recaer sobre hechos imponibles gravados por el Estado. Cuando el Estado, en el ejercicio de su potestad tributaria originaria establezca tributos sobre hechos imponibles gravados por las Comunidades Autónomas, que supongan a éstas una disminución de ingresos, instrumentará las medidas de compensación o coordinación adecuadas en favor de las mismas.

Tres. Los tributos que establezcan las Comunidades Autónomas no podrán recaer sobre hechos imponibles gravados por los tributos locales. Las Comunidades Autónomas podrán establecer y

19/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 19 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

gestionar tributos sobre las materias que la legislación de Régimen Local reserve a las Corporaciones locales. En todo caso, deberán establecerse las medidas de compensación o coordinación adecuadas a favor de aquellas Corporaciones, de modo que los ingresos de tales Corporaciones Locales no se vean mermados ni reducidos tampoco en sus posibilidades de crecimiento futuro."

"Artículo 9.

Las Comunidades Autónomas podrán establecer sus propios impuestos, respetando, además de lo establecido en el artículo 6 de esta Ley, los siguientes principios:

No podrán sujetarse elementos patrimoniales situados, rendimientos originados ni gastos realizados fuera del territorio de la respectiva Comunidad Autónoma.

No podrán gravarse, como tales, negocios, actos o hechos celebrados o realizados fuera del territorio de la Comunidad impositora, ni la transmisión o ejercicio de bienes, derechos y obligaciones que no hayan nacido ni hubieran de cumplirse en dicho territorio o cuyo adquirente no resida en el mismo.

No podrán suponer obstáculo para la libre circulación de personas, mercancías y servicios capitales ni afectar de manera efectiva a la fijación de residencia de las personas o a la ubicación de empresas y capitales dentro del territorio español, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.1.a, ni comportar cargas trasladables a otras Comunidades."

Quant a la matèria concreta sobre la que recau l'impost, cal fer avinent que la Generalitat de Catalunya la Generalitat deté la competència en matèria de protecció del medi ambient (article 144 EAC):

"1. Corresponen a la Generalitat la competència compartida en matèria de medi ambient i la competència per a l'establiment de normes addicionals de protecció. Aquesta competència compartida inclou en tot cas:

a) L'establiment i la regulació dels instruments de planificació ambiental i del procediment de tramitació i aprovació d'aquests instruments.

b) L'establiment i la regulació de mesures de sostenibilitat, fiscalitat i recerca ambientals.

(...)

e) La regulació sobre prevenció i correcció de la generació de residus amb origen o destinació a Catalunya i sobre la gestió i el trasllat d'aquests i llur disposició final.

f) La regulació en la prevenció, el control, la correcció, la recuperació i la compensació de la contaminació de sòl i subsòl.

(...)

h) La regulació de l'ambient atmosfèric i de les diverses classes de contaminació d'aquest, la declaració de zones d'atmosfera contaminada i l'establiment d'altres instruments de control de la contaminació, amb independència de l'administració competent per a autoritzar l'obra, la instal·lació o l'activitat que la produeixi.

i) La regulació del règim d'autorització i seguiment de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.

(...)

k) La prevenció, la restauració i la reparació de danys al medi ambient, i també el règim sancionador corresponent.

l) Les mesures de protecció de les espècies i el règim sancionador."

20/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 20 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

2.5 Tràmits de consulta i participatiu

2.5.1 Tràmit previ de consulta pública

L'Acord del Govern de 23 de novembre de 2021 va aprovar la memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei, la qual va ser objecte de consulta pública prèvia a través del Portal de la transparència. Durant el termini de participació, del 25 de novembre del 2021 al 26 de gener del 2022, es va rebre una aportació per part de l'Autoritat Portuària de Barcelona, que ha estat valorada a la Fase de retorn, mitjançant la publicació de l'Informe de retorn, que s'adjunta com annex a aquesta memòria.

<https://governobert.gencat.cat/ca/transparencia/Organitzacio-i-normativa/normativa/normativa-en-tramit/eco/en-tramit/emissions-portuaries>

2.5.2 Participació ciutadana en l'elaboració de les normes

El tràmit de participació previst en l'article 69.1 de la Llei 19/2014 és un tràmit que es pot obrir en relació amb "les iniciatives normatives en què, per la importància que tenen o per la matèria que regulen, l'Administració pública considera pertinent obrir aquest procés participatiu des de l'inici de la tramitació del procediment administratiu", en el qual es valora el contingut de "la versió inicial del projecte normatiu" (article 69.2 de la Llei 19/2014). En aquest cas, no es creu necessari l'obertura d'aquest tràmit: un cop comenci el tràmit d'informació pública, el projecte de llei i la documentació complementària que s'acompanya es podrà consultar al web del Departament d'Economia i Hisenda i al Portal de la Transparència. Aquesta informació es mantindrà actualitzada al llarg de la tramitació, informant sobre el seu estat. Es donarà així compliment al principi de transparència i les obligacions de publicitat activa de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, en concret, els articles 10.c) i 69.2.

A més a més, i mitjançant el tràmit d'audiència, les associacions i les empreses del sector i altres operadors afectats tenen coneixement de tot l'expedient d'elaboració de la norma per tal que puguin formular les observacions que creguin adients.

2.5.3 Tràmit de consulta interdepartamental

Aquest tràmit es durà a terme mitjançant l'aplicació SIGOV i es valoraran les observacions rebudes a la corresponent Memòria d'observacions.

2.5.4 Relació motivada de les persones i les entitats a les quals s'ha d'atorgar el tràmit d'audiència.

- Ports de la Generalitat
- Autoritat Portuària de Barcelona
- Autoritat Portuària de Tarragona
- Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona
- Asociación Española de Consignatarios de Buques (ASECOB)

21/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 21 de 31



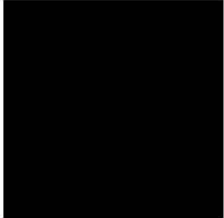
Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

- Asociación Internacional de Líneas y Cruceros (CLIA)
- Foment del Treball
- Pimec
- Cecot
- Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)

2.5.5 Procedència de sotmetre l'expedient a informació pública.

Per tal de cobrir l'eventualitat de què no totes les persones i entitats que acrediten drets o interessos legítims afectats per l'avantprojecte de llei hagin quedat inclosos dins el tràmit d'audiència, s'ha considerat convenient obrir al mateix temps un tràmit d'informació pública, durant el termini d'un mes.

22/31

	Doc. original signat per: Natàlia Caba i Serra 18/09/2023	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026	Data creació còpia: 17/11/2023 12:04:39 Pàgina 22 de 31
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  	

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Annex

BASE IMPOSABLE IMPOST EMISSIONS GRANS VAIXELLS

I. FACTORS DE CÀRREGA (FC)

FC: factor de càrrega: Motor propulsor NOx (ap. 2.1.1)

FC: factor de càrrega: Motor propulsor PM (ap.2.1.2)

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

Table 3-20 Estimated % load of MCR (Maximum Continuous Rating) of Main and Auxiliary Engine for different ship activity

Phase	% load of MCR Main Engine	% time all Main Engine operating	% load of MCR Auxiliary Engine
Cruise	80	100	30
Manoeuvring	20	100	50
Hotelling (except tankers)	20	5	40
Hotelling (tankers)	20	100	60

23/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 23 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

II. FACTORS D'EMISSIÓ NO_x motors (FE NO_x)

FEp NO_x: Factor d'emissió: motor propulsor (ap. 2.1.1)

FEa NO_x: Factor d'emissió: motor auxiliar (ap. 2.2.1)

- 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):

Regla 13 de l'Annex VI del Conveni MARPOL:

Tier I

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and
- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier II

4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 14.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $44 \cdot n^{(-0.23)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- .3 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation (NO_x Tier III emission control area), the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship is prohibited:

- .1 except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):
- .1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;
- .3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

24/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 24 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

- Motors que utilitzin com a combustible el metanol:

Taula 49 dels annexes del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020.

Table 49 – Energy-based emissions factors for NO_x for different engine types, tiers and all fuels, except LNG

Engine type	HFO, LSHFO & MDO $EF_{\text{e}} \text{NO}_x$ (g NO_x/kWh)				Methanol $EF_{\text{e}} \text{NO}_x$ (g NO_x/kWh)			
	Tier 0	Tier 1	Tier 2	Tier 3	Tier 0	Tier 1	Tier 2	Tier 3
SS	18.1	17.0	14.4	3.4	18.1	17.0	14.4	3.4
MS	14.0	13.0	10.5	2.6	14.0	13.0	10.5	2.6
HS	10.0	9.8	7.7	2.0	-	-	-	-
Auxiliary Engine	11.2	-	-	-	-	-	-	-
Boiler and Steam Turbine	2.1	-	-	-	-	-	-	-
Gas Turbine	6.1	-	-	-	-	-	-	-

- Motors que consumeixin LNG (Liquefied natural gas):

Taula 50 dels annexes del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020.

Table 50 presents the $EF_{\text{e}} \text{NO}_x$ when the engine is consuming LNG, the classification per tier is only applicable to LNG-Diesel.

Table 50 – Energy-based emissions factors for NO_x for different engine types and tiers - where applicable - when consuming LNG

Engine type	LNG $EF_{\text{e}} \text{NO}_x$ (g NO_x/kWh)			
	Tier 0	Tier 1	Tier 2	Tier 3
Otto-SS	1.3	-	-	-
Otto-MS	1.3	-	-	-
LNG-Diesel	18.1	17.0	14.4	3.4
LBSI	1.3	-	-	-
Auxiliary Engine	1.3	-	-	-
Boiler and Steam Turbine	1.3	-	-	-
Gas Turbine	1.3	-	-	-



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

III. FACTORS D'EMISSIÓ PM motors (FE PM)

FEp PM: Factor d'emissió: motor propulsor (ap. 2.1.2)
FEa PM: Factor d'emissió: motor auxiliar (ap. 2.2.2)

Taula 67 de l'annex 7 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014

Table 67 – PM emissions factors (g/g fuel)

Region	Fuel type	Year		
		2012	2030	2050
Global	HFO	0.00728	0.00385	0.00385
	LSFO	0.00426	0.00385	0.00385
	MGO	0.00097	0.00097	0.00097
	LNG	0.00018	0.00018	0.00018

26/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 26 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

IV. FACTORS D'EMISSIÓ calderes (FEc)

FEc NOx: factor emissió calderes NOx (ap.2.3.1)

FEc PM: factor emissió calderes PM (ap.2.3.2)

Taula 27 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020,

Table 27 – Emissions factors used in this study for top-down estimation (unit: kg pollutant/tonne fuel)

Pollutants	Fuel Type	The Fourth IMO GHG Study						
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CO ₂	HFO	3,114	3,114	3,114	3,114	3,114	3,114	3,114
	MDO	3,206	3,206	3,206	3,206	3,206	3,206	3,206
	LNG	2,750	2,750	2,749	2,749	2,750	2,753	2,755
CH ₄	HFO	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	MDO	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	LNG	5.31	6.00	7.35	8.48	10.20	11.22	11.96
N ₂ O	HFO	0.17	0.17	0.17	0.17	0.18	0.18	0.18
	MDO	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18	0.18
	LNG	0.08	0.08	0.08	0.09	0.09	0.10	0.10
NO _x	HFO	78.61	77.18	76.19	76.98	76.71	76.67	75.90
	MDO	53.12	52.51	52.14	57.68	57.45	57.62	56.71
	LNG	5.60	5.90	5.82	5.99	7.46	10.95	13.44
CO	HFO	2.84	2.83	2.84	2.86	2.86	2.87	2.88
	MDO	2.48	2.47	2.47	2.58	2.58	2.60	2.59
	LNG	1.88	2.07	2.38	2.64	3.10	3.57	3.97
NMVOC	HFO	3.14	3.13	3.13	3.17	3.18	3.19	3.20
	MDO	2.16	2.15	2.15	2.39	2.39	2.42	2.40
	LNG	0.81	0.88	0.99	1.09	1.26	1.44	1.59
SO _x	HFO	46.63	44.80	45.31	47.90	50.44	50.83	50.83
	MDO	2.74	2.54	2.35	1.56	1.56	1.56	1.37
	LNG	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03
PM	HFO	7.11	6.96	7.01	7.26	7.48	7.53	7.55
	MDO	0.97	0.96	0.94	0.92	0.92	0.92	0.90
	LNG	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11
PM _{2.5}	HFO	6.54	6.41	6.45	6.68	6.88	6.93	6.94
	MDO	0.90	0.88	0.87	0.84	0.84	0.85	0.83
	LNG	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
BC	HFO	0.26	0.27	0.27	0.26	0.26	0.26	0.26
	MDO	0.43	0.43	0.43	0.37	0.37	0.37	0.38
	LNG	0.019	0.019	0.019	0.019	0.019	0.019	0.019

27/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 27 de 31

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

V. CONSUMS ESPECÍFICS (CE)

CEp: Consum específic. Motors propulsors PM (ap. 2.1.2)
CEa: Consum específic. Motors auxiliars PM (ap. 2.2.2)
CEc: Consum específic. Calderes NOx (ap. 2.3.1)
CEe: Consum específic. Calderes PM (ap. 2.3.2)

Taula 19 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020

Table 19 – The SFC_{base} given in g/kWh for different engine and fuel types, and year of built

Engine Type	Fuel Type	Before 1983	1984-2000	2001+
SSD	HFO	205	185	175
	MDO	190 [*]	175 [*]	165 [*]
	MeOH ^{**}	N/A	N/A	350 [*]
MSD	HFO	215	195	185
	MDO	200 [*]	185 [*]	175 [*]
	MeOH ^{**}	N/A	N/A	370 [*]
HSD	HFO	225	205	195
	MDO	210 [*]	190 [*]	185 [*]
LNG-Otto (dual-fuel, medium-speed) [*]	LNG	N/A	173 [*]	156 [*]
LNG-Otto (dual-fuel, slow-speed) [*]	LNG	N/A	N/A	148 LNG + 0.8 MDO (pilot) [*]
LNG-Diesel (dual-fuel) [*]	LNG	N/A	N/A	135 LNG + 6.0 MDO (pilot) [*]
LBSI [*]	LNG	N/A	156 [*]	156 [*]
Gas Turbines ^{**}	HFO	305	305	305
	MDO	300	300	300
	LNG	N/A	N/A	203 [*]
Steam Turbines (and boilers) ^{**}	HFO	340 [*]	340 [*]	340 [*]
	MDO	320 [*]	320 [*]	320 [*]
	LNG	285 [*]	285 [*]	285 [*]
Auxiliary engines	HFO	225	205 [*]	195 [*]
	MDO	210 [*]	190 [*]	185 [*]
	LNG	N/A	173 [*]	156 [*]

^{*} Refer to a change from the Third IMO GHG Study 2014.

^{**} The conversion of SFC_{base} between fuels was done using the following assumed energy densities: For HFO is 40,200 kJ/kg; MDO uses 42,700 kJ/kg; LNG uses 48,000 kJ/kg and Methanol is assigned 19,900 kJ/kg (International Maritime Organization, 2018).

28/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 28 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

VI. POTÈNCIES (P)

P_{aj} potència motors auxiliars NOx (ap.2.2.1)

P_{aj} potència motors auxiliars PM (ap.2.2.2)

P_{cj} potència calderes NOx (ap.2.3.1)

P_{cj} potència calderes PM (ap. 2.3.2.)

Taula 17 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020.

Taula 3 de l'annex 1 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014.

Table 17 – Auxiliary engine and boiler power output, by ship type, size and operational mode

Ship Type	Size	Unit	Auxiliary Boiler Power Output (kW)				Auxiliary Engine Power Output (kW)			
			At berth	Anchored	Manoeuvring	Sea	At berth	Anchored	Manoeuvring	Sea
Bulk carrier	0-9999	dwt	70	70	60	0	110	180	580	190
	10,000-34,999		70	70	60	0	110	180	580	190
	35,000-59,999		130	130	120	0	150	250	680	260
	60,000-99,999		260	260	240	0	240	400	1,100	410
	100,000-199,999		260	260	240	0	240	400	1,100	410
Chemical tanker	0-4,999	dwt	260	260	240	0	240	400	1,100	410
	5,000-9,999		670	160	130	0	110	170	190	200
	10,000-19,999		670	160	130	0	330	490	560	580
	20,000-39,999		1,000	240	200	0	330	490	560	580
	40,000+		1,350	320	270	0	790	550	900	660
Container	0-999	TEU	1,350	320	270	0	790	550	900	660
	1,000-1,999		250	250	240	0	370	430	780	410
	2,000-2,999		340	340	310	0	620	910	1,750	900
	3,000-4,999		460	460	430	0	610	910	1,900	920
	5,000-7,999		480	480	430	0	1,100	1,350	2,500	1,400
General cargo	8,000-11,999	TEU	590	580	550	0	1,100	1,400	2,800	1,450
	12,000-14,999		620	620	540	0	1,150	1,600	2,900	1,800
	15,000-19,999		630	630	630	0	1,300	1,800	3,250	2,050
	20,000+		630	630	630	0	1,400	1,950	3,600	2,300
	20,000+		700	700	700	0	1,400	1,950	3,600	2,300
Liquefied gas tanker	0-4,999	dwt	0	0	0	0	90	30	180	60
	5,000-9,999		110	110	100	0	240	130	490	180
	10,000-19,999		150	150	130	0	720	370	1,450	520
	20,000+		150	150	130	0	720	370	1,450	520
	20,000+		150	150	130	0	720	370	1,450	520
Oil tanker	0-4,999	dwt	1,000	200	200	100	240	240	360	240
	5,000-9,999		1,000	200	200	100	1,700	1,700	2,600	1,700
	10,000-19,999		1,500	300	300	150	2,500	2,500	2,300	2,650
	20,000+		1,500	300	300	150	2,500	2,500	2,300	2,650
	20,000+		1,500	300	300	150	2,500	2,500	2,300	2,650
Other liquids tankers	0-4,999	dwt	500	100	100	0	250	250	375	250
	5,000-9,999		750	150	150	0	375	375	560	375
	10,000-19,999		1,250	250	250	0	690	560	580	490
	20,000-39,999		2,700	270	270	270	720	520	660	510
	40,000-79,999		3,250	340	340	280	620	460	770	560
Ferry-pass only	80,000-119,999	dwt	4,000	400	400	280	800	640	910	680
	120,000-199,999		6,500	500	500	300	2,500	770	1,300	860
	200,000+		7,000	600	600	300	2,500	770	1,300	860
	200,000+		7,000	600	600	300	2,500	770	1,300	860
	200,000+		7,000	600	600	300	2,500	770	1,300	860
Cruise	0-999	gt	1,000	200	200	100	500	500	750	500
	1,000+		1,000	200	200	100	500	500	750	500
	1,000+		1,000	200	200	100	500	500	750	500
	1,000+		1,000	200	200	100	500	500	750	500
	1,000+		1,000	200	200	100	500	500	750	500
Ferry-Ro/ax	0-1,999	gt	1,100	950	980	0	450	450	580	450
	2,000-9,999		1,100	950	980	0	450	450	580	450
	10,000-59,999		1,100	950	980	0	3,500	3,500	5,500	3,500
	60,000-99,999		1,100	950	980	0	11,500	11,500	14,900	11,500
	100,000-149,999		1,100	950	980	0	11,500	11,500	14,900	11,500
Refrigerated bulk	150,000+	gt	1,100	950	980	0	11,500	11,500	14,900	11,500
	0-1,999		260	250	170	0	105	105	105	105
	2,000-4,999		260	250	170	0	330	330	330	330
	5,000-9,999		260	250	170	0	670	670	670	670
	10,000-19,999		390	380	260	0	1,100	1,100	1,100	1,100
Ro-Ro	20,000+	dwt	390	380	260	0	1,950	1,950	1,950	1,950
	0-1,999		270	270	270	0	520	570	560	570
	2,000-5,999		270	270	270	0	1,100	1,200	1,150	1,200
	6,000-9,999		270	270	270	0	1,500	1,650	1,600	1,650
	10,000+		270	270	270	0	2,850	3,100	3,000	3,100
Vehicle	0-4,999	dwt	260	250	170	0	750	430	1,300	430
	5,000-9,999		260	250	170	0	1,100	680	2,100	680
	10,000-14,999		390	380	260	0	1,200	950	2,700	950
	15,000+		390	380	260	0	1,200	950	2,700	950
	15,000+		390	380	260	0	1,200	950	2,700	950
Yacht	0-9,999	gt	310	300	250	0	800	500	1,100	500
	10,000-19,999		310	300	250	0	850	550	1,400	510
	20,000+		310	300	250	0	850	550	1,400	510
	20,000+		310	300	250	0	850	550	1,400	510
	20,000+		310	300	250	0	850	550	1,400	510
Service - tug	0+	gt	0	0	0	0	130	130	130	130
	0+		0	0	0	0	100	80	210	80
	0+		0	0	0	0	200	200	200	200
	0+		0	0	0	0	320	320	320	320
	0+		0	0	0	0	220	220	220	220
Miscellaneous - fishing	0+	gt	0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
Offshore - other	0+	gt	0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
Miscellaneous - other	0+	gt	0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410
	0+		0	0	0	0	150	150	430	410

Doc original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 29 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Table 3 – Cargo-carrying category: class, subclass and StatCode5 designations

Ship class	Subclass	Statcode5 designations
Bulk carrier	Bulk Dry	A21A2BC Bulk Carrier
		A21A2BG Bulk Carrier, Laker Only
		A21A2BV Bulk Carrier (with Vehicle Decks)
		A21B2BO Ore Carrier
	Other Bulk Dry	A24A2BT Cement Carrier
		A24B2BW Wood Chips Carrier
		A24B2BW Wood Chips Carrier, Self-unloading
		A24C2BU Urea Carrier
		A24D2BA Aggregates Carrier
		A24E2BL Limestone Carrier
		A24G2BS Refined Sugar Carrier
		A24H2BZ Powder Carrier
	Self-discharging Bulk Dry	A23A2BD Bulk Cargo Carrier, Self-discharging
		A23A2BD Bulk Carrier, Self-discharging
		A23A2BK Bulk Carrier, Self-discharging, Laker
	Bulk Dry/Oil	A22A2BB Bulk/Oil Carrier (OBO)
		A22B2BR Ore/Oil Carrier
Chemical tanker	Chemical	A12A2TC Chemical Tanker
		A12B2TR Chemical/Products Tanker
		A12E2LE Edible Oil Tanker
		A12H2LJ Fruit Juice Tanker
		A12G2LT Latex Tanker
		A12A2LP Molten Sulphur Tanker
		A12D2LV Vegetable Oil Tanker
		A12C2LW Wine Tanker
Container	Container	A33A2CR Container Ship (Fully Cellular with Ro-Ro Facility)
		A33A2CC Container Ship (Fully Cellular)
		A33B2CP Passenger/Container Ship
General cargo	General Cargo	A31A2GA General Cargo Ship (with Ro-Ro facility)
		A31A2GE General Cargo Ship, Self-discharging
		A31A2GO Open Hatch Cargo Ship
		A31A2GT General Cargo/Tanker
		A31A2GX General Cargo Ship
		A31B2GP Palletised Cargo Ship
		A31C2GD Deck Cargo Ship
	Other Dry Cargo	A38A2GL Livestock Carrier
		A38B2GB Barge Carrier
		A38C2GH Heavy Load Carrier
		A38C3GH Heavy Load Carrier, semi submersible
		A38C3GY Yacht Carrier, semi submersible
		A38D2GN Nuclear Fuel Carrier
		A38D2GZ Nuclear Fuel Carrier (with Ro-Ro facility)
	Passenger/General Cargo	A32A2GF General Cargo/Passenger Ship
Liquefied gas tanker	Liquefied Gas	A11C2LC CO ₂ Tanker
		A11A2TN LNG Tanker
		A11B2TG LPG Tanker
		A11B2TH LPG/Chemical Tanker
		A13C2LA Asphalt/Bitumen Tanker
Oil tanker	Oil	A13E2LD Coal/Oil Mixture Tanker
		A13A2TV Crude Oil Tanker
		A13A2TW Crude/Oil Products Tanker
		A13B2TP Products Tanker
		A13A2TS Shuttle Tanker
		A13B2TU Tanker (unspecified)
		A14H2LH Alcohol Tanker
Other liquids tanker	Other Liquids	A14N2LL Caprolactam Tanker
		A14F2LM Molasses Tanker
		A14A2LO Water Tanker
		A37B2PS Passenger Ship
Ferry – pax only	Passenger	A37A2PC Passenger/Cruise
Cruise	Passenger	A36B2PL Passenger/Landing Craft
Ferry – ro-pax	Passenger/Ro-Ro Cargo	A36A2PR Passenger/Ro-Ro Ship (Vehicles)
		A36A2PT Passenger/Ro-Ro Ship (Vehicles/Rail)
Refrigerated cargo	Refrigerated Cargo	A34A2GR Refrigerated Cargo Ship
Ro-ro	Ro-Ro Cargo	A35C2RC Container/Ro-Ro Cargo Ship
		A35D2RL Landing Craft
		A35A2RT Rail Vehicles Carrier
		A35A2RR Ro-Ro Cargo Ship
Vehicle	Ro-Ro Cargo	A35B2RV Vehicles Carrier

30/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 30 de 31



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

VII. TIER

TIER	Antiguitat vaixell
TIER 0	Construït abans 1.01.2000
TIER 1	Construït després d'1.01.2000
TIER 2	Construït després d'1.01.2011
TIER 3	Construït després d'1.01.2016

31/31

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
18/09/2023

Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la seva integritat al
web csv.gencat.cat fins al 17/11/2026

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
17/11/2023 12:04:39

Pàgina 31 de 31