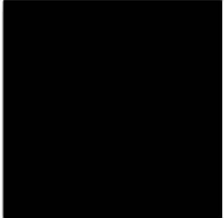


 Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

3. Memòria d'avaluació d'impacte

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	Data creació còpia: 31/10/2023 13:03:06 Pàgina 1 de 15
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  	



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Índex

3.1. Anàlisi del context i identificació de les opcions de regulació

- A) Identificació del problema
- B) Establiment dels objectius
- C) Identificació de les opcions de regulació

3.2. Anàlisi de l'impacte de les opcions considerades

- A) Informe d'impacte pressupostari
- B) Informe d'impacte econòmic i social
- C) Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives
- D) Informe d'impacte de gènere

3.3 Comparació de les opcions de regulació considerades

3.4 Implementació, seguiment i avaluació de la norma

Annexos

- I. Test de pimes
- II. Càrregues administratives

2/15

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 13:03:06

Pàgina 2 de 15

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

3.1 Anàlisi del context i identificació de les opcions de regulació

A. Identificació del problema

Els nivells de qualitat de l'aire tant per al diòxid de nitrogen com per a les partícules de diàmetre inferior a 10 micres avaluats a determinats municipis de Catalunya són superiors als nivells admissibles que fixa la normativa vigent, amb un risc d'afectació a la salut humana i el medi ambient. Esdevé ineludible la implementació de mesures públiques per a reduir aquestes emissions.

B. Establiment dels objectius

La finalitat de la norma és:

- D'una banda, 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.
- D'una altra, 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.

La mesura dona compliment al principi "qui contamina, paga" per tal que aquells subjectes causants de les emissions internalitzin el cost que suposa la generació de les externalitats negatives que generen.

C. Identificació de les opcions de regulació

L'opció de no fer res suposa no complir amb allò previst en la disposició final dotzena de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic.

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

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

L'instrument tributari no és, però, l'únic per aconseguir l'objectiu de la iniciativa abans esmentat, atès que ha d'anar acompanyat d'altres mesures complementàries de bones pràctiques, desenvolupades principalment pel sector afectat i que el tribut vol incentivar, tendents a reduir la contaminació. D'entre aquestes pràctiques, es treballa en la utilització de

3/15

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 13:03:06

Pàgina 3 de 15

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

combustibles menys contaminants, en l'ús de bateries internes dels vaixells, en l'electrificació dels ports, etcètera...

3.2 Anàlisi de l'impacte de les opcions de regulació considerades

A. Informe d'impacte pressupostari

Per a l'estimació de l'impacte pressupostari s'ha utilitzat les dades disponibles d'escales dels vaixells efectuades en els ports de Catalunya durant l'any 2019 ja que és un any pre-pandèmia COVID que pot oferir dades de trànsit de vaixells més properes a la realitat del 2023.

En concret, s'han utilitzat les dades següents pel que fa a les escales finalitzades l'any 2019 de vaixells de més de 5.000 tones d'arqueig brut (subjectes al tribut):

- Base de dades d'escales iniciades al 2019 proporcionada pel port de Barcelona al Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural per al càlcul de les emissions de NOx que conté les dades tècniques dels vaixells que han fet possible el càlcul de les mitjanes d'emissions per hora de NOx i partícules en la fase de maniobra i en la fase d'atracament per tipus de vaixell (aplicant la metodologia de la base imposable proposada a l'avantprojecte de llei).
- Dades obertes del port de Barcelona d'on s'han obtingut les dades del nombre d'escales finalitzades el 2019 i de la seva durada per tipus de vaixell.
- Dades obertes del port de Tarragona d'on s'han obtingut les dades del nombre d'escales i de la seva durada per tipus de vaixell.
- Bases de dades d'escales proporcionada per Ports de la Generalitat al Departament d'Economia i Hisenda relativa als ports d'Alcanar, la Ràpita, Palamós, Roses i Vilanova.

Per tal d'obtenir la base imposable de l'impost s'ha procedit diferenciant segons l'operativa del vaixell:

- Fases d'atracament i de fondeig: les emissions mitjanes per hora i tipus de vaixell de la fase d'atracament obtingudes del Port de Barcelona s'han aplicat al nombre d'hores d'atracament i fondeig de totes les escales per tipus de vaixell de tots els ports considerats.

4/15

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 13:03:06

Pàgina 4 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

- Fase de maniobra: les emissions mitjanes per hora i tipus de vaixell de la fase de maniobra obtingudes de les dades del Port de Barcelona s'han aplicat al nombre d'escales per tipus de vaixell de tots els ports considerats, ja que l'avantprojecte determina que als efectes del càlcul d'emissions la fase de maniobra té una durada d'una hora per escala (mitja hora d'entrada i mitja de sortida).

No s'ha tingut en compte cap supòsit d'exempció ja que no es disposa de prou informació i es considera que seran pocs casos, i per tant, la seva incidència serà irrellevant a efectes del seu impacte en la recaptació.

Pel que fa a l'aplicació de les reduccions:

Tot i que s'està treballant, actualment els ports de Catalunya no estan preparats per a la connexió elèctrica dels vaixells als molls. Per tant, la reducció per connexió elèctrica no se la podrà aplicar cap vaixell en el primer any de vigència de l'impost.

D'altra banda, de les 9.542 escales susceptibles de gravamen del Port de Barcelona de l'any 2019 es té constància que en només 43 es van utilitzar o van notificar l'ús de bateries internes dels vaixells, és a dir, en un 0,5 % de les escales. No obstant, no es disposa d'informació de la durada de l'ús d'aquestes bateries. Tampoc es disposa d'informació de cap tipus sobre l'ús d'altres mesures correctores d'emissions. Per tant, no s'ha pogut simular cap dels supòsits de reduccions.

Pel que fa a les bonificacions: no es disposa d'informació dels vaixells que disposen de connexió elèctrica al moll. Quant a la bonificació per disponibilitat de certificat verds, de les 9.542 escales susceptibles de gravamen del Port de Barcelona de l'any 2019 es té constància que en només 37 escales disposaven del certificat Green Award, és a dir, en un 0,39 % de les escales. En el cas del Port de Tarragona, en 28 escales d'un total de 2.812 es disposa de certificat Green Award, un 1 %.

Per tot l'exposat, a continuació es mostra l'estimació de recaptació anual de màxims segons els diferents escenaris de tipus impositiu. **La recaptació oscil·la entre els 9,7 i els 34 milions d'euros**, de mitjana 780-2.730 euros per escala, amb el següent detall per port i tipus de vaixell:

5/15

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 13:03:06

Pàgina 5 de 15

IMPOST SOBRE LES EMISSIONS DE GRANS VAIXELLS

Total emissions NOx i PM

Dades d'escales finalitzades 2019

Port i tipus vaixell	Nombre d'escales	BI/BL: emissions (kg)	Emissions per escala
Port de Barcelona			
Car-carrier	474	182	0,4
Càrrega (Lo-Lo)	239	85	0,4
Granelers	143	214	1,5
Passatge	785	912	1,2
Portacontenidors	2.795	1.873	0,7
Ro-Ro	706	245	0,3
Tancs	1.385	2.901	2,1
Transbordadors	3.015	955	0,3
Total Port de Barcelona	9.542	7.366	0,8
Port de Tarragona			
Car-carrier	0	0	-
Càrrega (Lo-Lo)	306	99	0,3
Granelers	1.161	536	0,5
Passatge	51	45	0,9
Portacontenidors	173	72	0,4
Ro-Ro	186	80	0,4
Tancs	934	1.446	1,5
Transbordadors	1	1	0,6
Total Port de Tarragona	2.812	2.278	0,8
Ports Generalitat			
Car-carrier	0	0	
Càrrega (Lo-Lo)	60	39	0,6
Granelers	0	0	
Passatge	45	37	0,8
Portacontenidors	0	0	
Ro-Ro	0	0	
Tancs	0	0	
Transbordadors	0	0	
Total Ports Generalitat	105	76	0,7
TOTAL PORTS			
Car-carrier	474	182	0,4
Càrrega (Lo-Lo)	605	223	0,4
Granelers	1.304	750	0,6
Passatge	881	994	1,1
Portacontenidors	2.968	1.945	0,7
Ro-Ro	892	325	0,4
Tancs	2.319	4.346	1,9
Transbordadors	3.016	955	0,3
Total Ports	12.459	9.720	0,8

Bonificació Green Award

QUOTA LÍQUIDA TOTAL

ESCENARIS RECAPTACIÓ (Euros)					
1 €/kg	1,5 €/kg	2 €/kg	2,5 €/kg	3 €/kg	3,5 €/kg
182.285	273.428	364.570	455.713	546.856	637.998
84.849	127.274	169.698	212.123	254.548	296.972
213.687	320.530	427.373	534.217	641.060	747.903
912.016	1.368.024	1.824.032	2.280.040	2.736.048	3.192.056
1.872.974	2.809.461	3.745.948	4.682.435	5.618.921	6.555.408
244.812	367.219	489.625	612.031	734.437	856.843
2.900.571	4.350.856	5.801.141	7.251.427	8.701.712	10.151.997
954.620	1.431.930	1.909.239	2.386.549	2.863.859	3.341.169
7.365.814	11.048.721	14.731.627	18.414.534	22.097.441	25.780.348
0	0	0	0	0	0
99.107	148.661	198.214	247.768	297.321	346.875
536.172	804.259	1.072.345	1.340.431	1.608.517	1.876.603
44.992	67.488	89.984	112.480	134.976	157.472
71.613	107.419	143.225	179.032	214.838	250.645
79.744	119.617	159.489	199.361	239.233	279.106
1.445.640	2.168.461	2.891.281	3.614.101	4.336.921	5.059.741
637	956	1.274	1.593	1.911	2.230
2.277.906	3.416.859	4.555.812	5.694.765	6.833.719	7.972.672
0	0	0	0	0	0
38.890	58.334	77.779	97.224	116.669	136.114
0	0	0	0	0	0
37.245	55.867	74.489	93.112	111.734	130.356
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0
76.134	114.201	152.268	190.336	228.403	266.470
182.285	273.428	364.570	455.713	546.856	637.998
222.846	334.269	445.692	557.115	668.538	779.961
749.859	1.124.789	1.499.718	1.874.648	2.249.577	2.624.507
994.253	1.491.379	1.988.505	2.485.632	2.982.758	3.479.884
1.944.587	2.916.880	3.889.173	4.861.466	5.833.760	6.806.053
324.557	486.835	649.114	811.392	973.670	1.135.949
4.346.211	6.519.317	8.692.422	10.865.528	13.038.633	15.211.739
955.257	1.432.885	1.910.513	2.388.142	2.865.770	3.343.399
9.719.854	14.579.781	19.439.708	24.299.635	29.159.562	34.019.489
2.575	3.863	5.151	6.438	7.726	9.014
9.717.279	14.575.918	19.434.558	24.293.197	29.151.836	34.010.476

En el cas de l'escenari d'un tipus d'1 euro per kg d'emissió, el 68 % de les escales presenten una quota líquida inferior a la mitjana de 780 euros i el 89 % de les escales inferior a 1.600 euros.

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

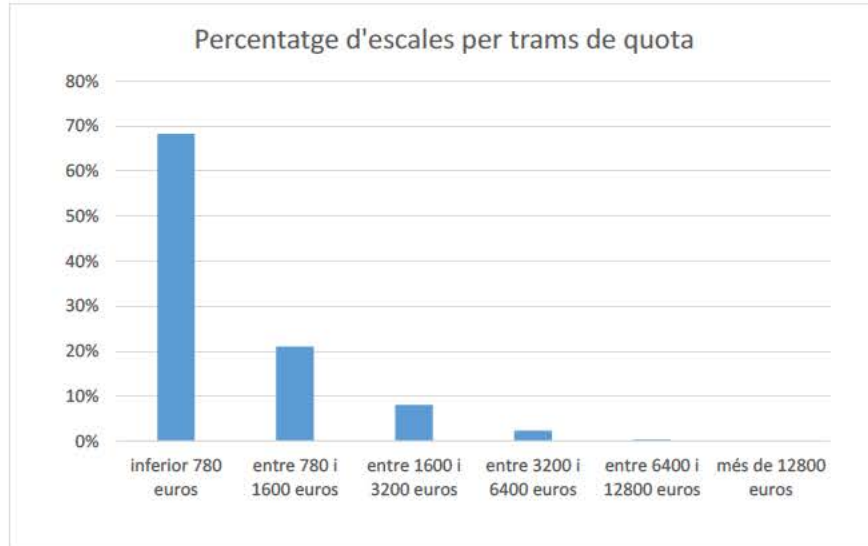
CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 13:03:06

Pàgina 6 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda



7/15

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 13:03:06

Pàgina 7 de 15

B. Informe d'impacte econòmic i social

Des del punt de vista de l'impacte econòmic de la mesura regulada en l'avantprojecte, en tant que crea un nou tribut, és obligada la referència als obligats tributaris; així, d'acord amb el que preveu l'article 6 de l'avantprojecte, 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 el contribuent qui realitza el fet imposable i qui suporta la càrrega tributària, en tant, que el substitut és qui està obligat a presentar i ingressar l'autoliquidació.

D'acord amb les dades de què es disposa corresponents al 2019:

- Al Port de Barcelona el nombre de grans vaixells que va operar va ser de 1.528, d'un total de 2.090, el que representa, el 73% del total.
- Al Port de Tarragona, el nombre de grans vaixells que va operar va ser de 938, d'un total de 1.257, el que representa, el 75% del total.
- A la resta de ports de Catalunya, gestionats per Ports de la Generalitat, el nombre de grans vaixells va ser de 68.

Pel que fa al nombre d'escales:

	Nombre escales	
	Total	GT > 5000
Port Barcelona	11.364	9.542
Port Tarragona	3.668	2.812
Ports Generalitat		105
TOTAL		12.459

I pel que fa al nombre de consignataris:

	Consignataris GT>5000	
	Nombre	Escales per consignatari
Port Barcelona	46	mínim 1-màxim 1218
Port Tarragona	30	mínim 1-màxim 312
Ports Generalitat	4	mínim 3-màxim 36
TOTAL	67	

En la configuració del tribut es tenen en compte dues vessants: d'una banda, es vol donar compliment al principi "qui contamina paga", i, per tant, es vol que aquells agents que, amb llur activitat, incideixen de forma negativa en el medi ambient, assumeixin aquestes externalitats negatives i contribueixin a corregir els seus efectes; d'una altra, però, no es pot negligir, la importància que l'activitat econòmica i comercial que desenvolupen els grans

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 13:03:06

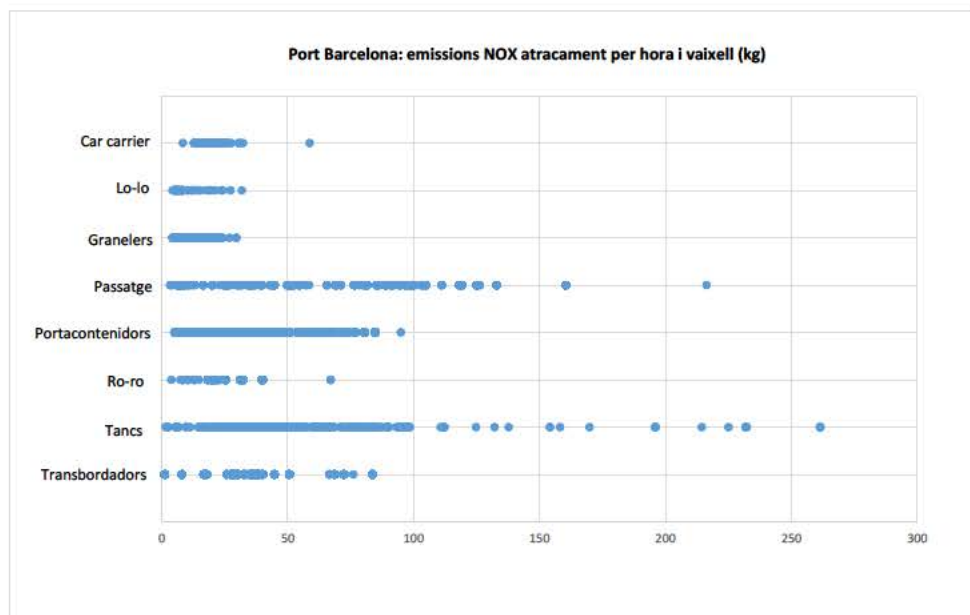
Pàgina 8 de 15

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

vaixells representen per al país; és per això que en el disseny de l'impost es tenen en compte elements que ponderen la càrrega impositiva i que persegueixen potenciar conductes més respectuoses amb el medi ambient, amb l'establiment de reduccions i de bonificacions.

Finalment, i quant a l'impacte social, s'ha d'assenyalar l'objectiu de l'impost: la reducció de contaminants, que ha de repercutir en una millor qualitat de l'aire, i per tant, en la salut de la població. En aquest ordre de coses, els ingressos que derivin de l'impost s'integraran en el Fons per a la Protecció de l'Ambient Atmosfèric, que amb caràcter general es destina a polítiques de prevenció i millora de la qualitat atmosfèrica.

En aquest sentit i, atesa la dispersió en les emissions per hora dels vaixells que atraquen en el Port de Barcelona, s'observa que existeix possibilitat de millora tecnològica per a reduir-les. L'impost ha d'esdevenir un incentiu per tal que al llarg del temps s'observi que les emissions per hora dels vaixells que atraquen als ports de Catalunya es redueixin.



Cal esmentar però que l'impost grava les emissions per escala i per tant un vaixell que tecnològicament emeti molt per hora podria ser que estigués poca estona al port i, aleshores, l'emissió per escala fos baixa i viceversa. En el gràfic següent es pot observar la dispersió de les emissions per escala:

9/15

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

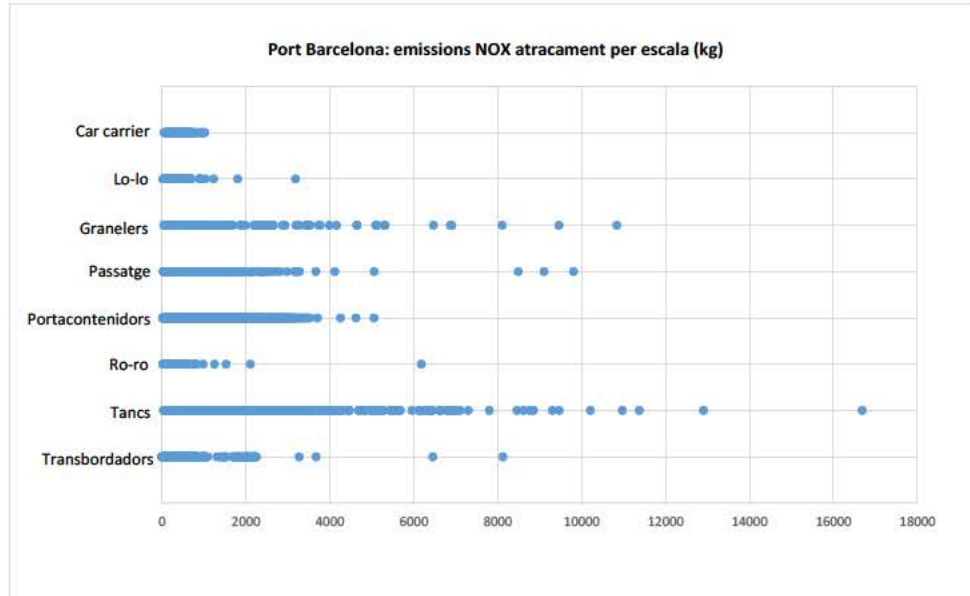
Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 13:03:06

Pàgina 9 de 15

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda



C. Informe d'impacte normatiu

Aquest apartat té per objecte avaluar la incidència de les mesures adoptades en la norma en termes d'opció de regulació; de simplificació administrativa i de reducció de càrregues administratives per als ciutadans i les empreses.

En primer lloc, i des de la perspectiva de les opcions de regulació, cal reiterar que en matèria tributària, d'acord amb l'article 8 de la Llei general tributària, regeix el principi de reserva legal en la regulació dels elements que configuren un tribut.

En aquest cas s'ha considerat adient incloure tota la regulació de l'impost en la norma amb rang de llei. Només, i pel que fa a la publicitat de determinats elements que configuren la base imposable, hi ha una remissió a que es publiqui mitjançant resolució del director o directora de l'Agència Tributària de Catalunya (article 7.7): són els factors de càrrega i els factors d'emissió inclosos en les taules vigents de la Guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA, de l'Agència Europea de Medi Ambient.

En segon lloc, cal tenir present que les directrius de la Unió Europea consideren la regulació tributària un dels àmbits en què els legisladors nacionals han de posar el màxim interès en reduir les càrregues administratives, sobretot a les empreses.

En aquest sentit, la norma reguladora de l'impost estableix que és el consignatari qui, com a substitut del contribuent està obligat a presentar i ingressar la corresponent autoliquidació

10/15

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 13:03:06

Pàgina 10 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

(article 13) respecte de les escales efectuades pels contribuents. La figura del substitut simplifica la gestió del tribut, atès que redueix considerablement el nombre d'obligats amb els que s'ha de relacionar l'administració tributària. A més, cal destacar que en l'àmbit del transport marítim (mercaderies i persones) el consignatari és una figura obligatòria per als grans vaixells, i són els que realitzen, en representació d'aquests, realitzen tots els tràmits amb les autoritats portuàries; per tant, reuneixen ja els coneixements necessaris per al compliment de les obligacions que comporta l'impost que ara es crea.

L'autoliquidació s'ha de presentar amb una periodicitat trimestral i ha d'incloure totes les escales meritades durant el període de liquidació per tots els contribuents a qui representi.

D. Informe d'impacte de gènere

La proposta no conté cap terme androcèntric ni sexista del llenguatge, ni cap referència a la utilització de termes que suposin discriminació per raó de sexe, d'acord amb les previsions del Decret 107/1987, de 13 de març, pel qual es regula l'ús de les llengües oficials per part de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, amb l'objecte de promoure l'ús d'un llenguatge simplificat i no discriminatori i de la terminologia catalana normalitzada. Així mateix, i des d'una vessant material, la proposta no té impacte de gènere i respecta plenament el principi d'igualtat d'oportunitat entre homes i dones, en aplicació de la transversalització de gènere.

3.3 Comparació de les opcions de regulació considerades

L'instrument tributari com a eina per a potenciar el canvi de conductes s'inscriu dins les polítiques públiques mediambientals, però no és l'única; pot coexistir amb polítiques de despesa (ajuts) o també amb règims sancionadors. Ara bé, escollida la via tributària, aquesta només pot efectuar-se mitjançant norma amb rang de llei.

3.4 Implementació, seguiment i avaluació de la norma

La implementació de la norma, això és, l'aplicació del tribut, que inclou les tasques de gestió, recaptació i revisió, correspon a l'Agència Tributària de Catalunya.

D'altra banda, la revisió en via econòmicoadministrativa correspon a la Junta de Tributs.

Finalment, el seguiment i avaluació de la norma pertoca a la Secretaria d'Hisenda, concretament a la Direcció general de Tributs i Joc.

11/15

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 13:03:06

Pàgina 11 de 15

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Annex A. Test de pimes

Dades de la iniciativa	
Títol	Avantprojecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells

Identificació de la població d'empreses afectades	
Pel que fa a contribuents, es desconeixen les dimensions exactes de les empreses navilieres i dels armadors, però presumiblement es tracta de grans empreses. - Al Port de Barcelona el nombre de grans vaixells que va operar el 2019 va ser de 1.528. - Al Port de Tarragona, el nombre de grans vaixells que va operar va ser de 938- A la resta de ports de Catalunya, gestionats per Ports de la Generalitat, el nombre de grans vaixells va ser de 68. Quant als consignataris, a Catalunya operen un total de 67 empreses: 46 al Port de Barcelona; 30 al Port de Tarragona i 4 a la resta de ports de Catalunya. Es desconeixen les seves dimensions.	

Consulta al sector afectat										
	<table><tr><td></td><td>Sí</td><td>No</td></tr><tr><td>1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?</td><td>☒</td><td>☐</td></tr><tr><td>2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?</td><td>☒</td><td>☐</td></tr></table>		Sí	No	1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?	☒	☐	2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?	☒	☐
	Sí	No								
1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?	☒	☐								
2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?	☒	☐								
Observacions: Durant els treballs preparatoris de l'avantprojecte es va celebrar reunió amb l'Associació d'agents consignataris de vaixells de Barcelona.										

12/15

Doc. original signat per:
Natàlia Caba Serra 05/12/2022Document 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 13:03:06

Pàgina 12 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Mesurament de l'impacte sobre les pimes

- | | Sí | No |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 3. S'ha quantificat les càrregues administratives que es deriven del compliment de les mesures proposades? | ☒ | ☐ |
| 4. S'ha quantificat els costos financers o els costos substantius més rellevants de la proposta normativa? | ☒ | ☒ |
| 5. Es garanteix que els costos que es generen per a les pimes no impliquen desavantatges competitiu en relació amb les empreses de major dimensió? | ☒ | ☐ |
| 6. Es garanteix que les pimes poden operar en condicions de lliure competència en el mercat? | ☒ | ☐ |

Valoració de mesures específiques per a les pimes

- | | Sí | No |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 7. S'ha avaluat alguna opció que simplifiqui o flexibilitzi el compliment de la regulació per a les empreses més petites i, alhora, permeti assolir els objectius públics perseguits? | ☒ | ☐ |
| Alguns exemples són: | | |
| a. Exempcions temporals o períodes transitoris més llargs. | | |
| b. Exempcions totals o parcials. | | |
| c. Reduccions o bonificacions de quotes i ajudes financeres directes. | | |
| d. Simplificació d'obligacions d'informació. | | |
| e. Campanyes informatives, guies d'usuari, formació específica, atenció a l'usuari o altres mesures per millorar l'accés a la informació. | | |
| f. Altres mesures que beneficiïn especialment les pimes. | | |
| 8. S'ha adoptat alguna d'aquestes opcions de regulació més flexibles per a les pimes a la proposta normativa? | ☐ | ☒ |
| 9. S'ha redactat la proposta normativa en un llenguatge senzill i comprensible per a una persona sense formació específica en dret? | ☒ | ☐ |
| 10. Es contribueix a simplificar el marc regulador del sector per tal de fer-lo més accessible? | ☐ | ☒ |

Observacions: L'avantprojecte de llei crea un impost, i no té per objecte la regulació del sector: ni del transport marítim de mercaderies i persones, ni dels consignataris. Dit això, i una vegada s'implementi la norma, des de l'Agència Tributària de Catalunya es posaran a l'abast dels obligats tributaris les eines necessàries per al compliment de les seves obligacions.

13/15

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 13:03:06

Pàgina 13 de 15

Annex B. Càrregues administratives

QUANTIFICACIÓ DE CÀRREGUES ADMINISTRATIVES: AVANTPROJECTE DE LLEI DE L'IMPOST SOBRE LES EMISSIONS PORTUÀRIES DELS GRANS VAIXELLS

Núm.	Obligacions d'informació	Art.	Categoria CU	Preu (p) €/h				Temps (t) h				p x t				Suma p x t	Frequència / any F	Nombre empreses afectades/ esdeveniments N	Q (F * N)	Cost € Q * (p x t)
				Adm.	Tec.	Prof.	Dir.	Adm.	Tec.	Prof.	Dir.	Adm.	Tec.	Prof.	Dir.					
1	Població afectada: substitut del contribuent																			
	Presentació i ingrés de l'autoliquidació	13.2		24,38	32,76			0,50	0,50	0	0	12,14	16,38	0,00	0,00		4,00	3.115	12.460,00	355.358,20 €
	Cost total																			355.358,20 €

*Nombre d'esdeveniments: es parteix del total escales i es distribueixen en quatre trimestres

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 13:03:06

Pàgina 14 de 15

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

ORIGEN DE LES DADES EN RELACIÓ AMB LES CÀRREGUES ADMINISTRATIVES:

POBLACIÓ:

S'han tingut en compte els consignataris que presten el seus serveis en els ports situats en el territori de Catalunya

FREQÜÈNCIA:

El consignatari, en tant que substitut del contribuent, ha de presentar les autoliquidacions amb periodicitat trimestral, comprensives de totes les escales meritades en el període pels contribuents als que representi.

PREU:

S'ha considerat que per escala, en atenció a les dades que s'han de declarar per al càlcul de la base imposable, comporta la intervenció de personal administratiu i tècnic.

TEMPS:

S'estima una durada d'una hora pel perfil tècnic i una hora pel perfil administratiu

Consignataris GT>5000	
Nombre	Escala per consignatari
46	min 1-max 1218
30	min 1-max 312
4	min 3-max 36
67	

La suma no coincideix amb el total perquè s'han extret duplicats

15/15

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 13:03:06

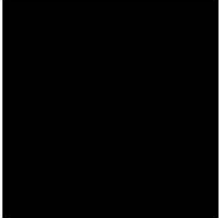
Pàgina 15 de 15

 Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

3. Memòria d'avaluació d'impacte

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 13:09:03 Pàgina 1 de 15
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Índex

3.1. Anàlisi del context i identificació de les opcions de regulació

- A) Identificació del problema
- B) Establiment dels objectius
- C) Identificació de les opcions de regulació

3.2. Anàlisi de l'impacte de les opcions considerades

- A) Informe d'impacte pressupostari
- B) Informe d'impacte econòmic i social
- C) Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives
- D) Informe d'impacte de gènere

3.3 Comparació de les opcions de regulació considerades

3.4 Implementació, seguiment i avaluació de la norma

Annexos

- I. Test de pimes
- II. Càrregues administratives

2/15

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 13:09:03

Pàgina 2 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

3.1 Anàlisi del context i identificació de les opcions de regulació

A. Identificació del problema

Els nivells de qualitat de l'aire tant per al diòxid de nitrogen com per a les partícules de diàmetre inferior a 10 micres avaluats a determinats municipis de Catalunya són superiors als nivells admissibles que fixa la normativa vigent, amb un risc d'afectació a la salut humana i el medi ambient. Esdevé ineludible la implementació de mesures públiques per a reduir aquestes emissions.

B. Establiment dels objectius

La finalitat de la norma és:

- D'una banda, 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.
- D'una altra, 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.

La mesura dona compliment al principi "qui contamina, paga" per tal que aquells subjectes causants de les emissions internalitzin el cost que suposa la generació de les externalitats negatives que generen.

C. Identificació de les opcions de regulació

L'opció de no fer res suposa no complir amb allò previst en la disposició final dotzena de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic.

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

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

L'instrument tributari no és, però, l'únic per aconseguir l'objectiu de la iniciativa abans esmentat, atès que ha d'anar acompanyat d'altres mesures complementàries de bones pràctiques, desenvolupades principalment pel sector afectat i que el tribut vol incentivar, tendents a reduir la contaminació. D'entre aquestes pràctiques, es treballa en la utilització de

3/15

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 13:09:03

Pàgina 3 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

combustibles menys contaminants, en l'ús de bateries internes dels vaixells, en l'electrificació dels ports, etcètera...

3.2 Anàlisi de l'impacte de les opcions de regulació considerades

A. Informe d'impacte pressupostari

Per a l'estimació de l'impacte pressupostari s'ha utilitzat les dades disponibles d'escales dels vaixells efectuades en els ports de Catalunya durant l'any 2019 ja que és un any pre-pandèmia COVID que pot oferir dades de trànsit de vaixells més properes a la realitat del 2023.

En concret, s'han utilitzat les dades següents pel que fa a les escales finalitzades l'any 2019 de vaixells de més de 5.000 tones d'arqueig brut (subjectes al tribut):

- Base de dades d'escales iniciades al 2019 proporcionada pel port de Barcelona al Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural per al càlcul de les emissions de NOx que conté les dades tècniques dels vaixells que han fet possible el càlcul de les mitjanes d'emissions per hora de NOx i partícules en la fase de maniobra i en la fase d'atracament per tipus de vaixell (aplicant la metodologia de la base imposable proposada a l'avantprojecte de llei).
- Dades obertes del port de Barcelona d'on s'han obtingut les dades del nombre d'escales finalitzades el 2019 i de la seva durada per tipus de vaixell.
- Dades obertes del port de Tarragona d'on s'han obtingut les dades del nombre d'escales i de la seva durada per tipus de vaixell.
- Bases de dades d'escales proporcionada per Ports de la Generalitat al Departament d'Economia i Hisenda relativa als ports d'Alcanar, la Ràpita, Palamós, Roses i Vilanova.

Per tal d'obtenir la base imposable de l'impost s'ha procedit diferenciant segons l'operativa del vaixell:

- Fases d'atracament i de fondeig: les emissions mitjanes per hora i tipus de vaixell de la fase d'atracament obtingudes del Port de Barcelona s'han aplicat al nombre d'hores d'atracament i fondeig de totes les escales per tipus de vaixell de tots els ports considerats.

4/15

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 13:09:03

Pàgina 4 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

- Fase de maniobra: les emissions mitjanes per hora i tipus de vaixell de la fase de maniobra obtingudes de les dades del Port de Barcelona s'han aplicat al nombre d'escales per tipus de vaixell de tots els ports considerats, ja que l'avantprojecte determina que als efectes del càlcul d'emissions la fase de maniobra té una durada d'una hora per escala (mitja hora d'entrada i mitja de sortida).

No s'ha tingut en compte cap supòsit d'exempció ja que no es disposa de prou informació i es considera que seran pocs casos, i per tant, la seva incidència serà irrellevant a efectes del seu impacte en la recaptació.

Pel que fa a l'aplicació de les reduccions:

Tot i que s'està treballant, actualment els ports de Catalunya no estan preparats per a la connexió elèctrica dels vaixells als molls. Per tant, la reducció per connexió elèctrica no se la podrà aplicar cap vaixell en el primer any de vigència de l'impost.

D'altra banda, de les 9.542 escales susceptibles de gravamen del Port de Barcelona de l'any 2019 es té constància que en només 43 es van utilitzar o van notificar l'ús de bateries internes dels vaixells, és a dir, en un 0,5 % de les escales. No obstant, no es disposa d'informació de la durada de l'ús d'aquestes bateries. Tampoc es disposa d'informació de cap tipus sobre l'ús d'altres mesures correctores d'emissions. Per tant, no s'ha pogut simular cap dels supòsits de reduccions.

Pel que fa a les bonificacions: no es disposa d'informació dels vaixells que disposen de connexió elèctrica al moll. Quant a la bonificació per disponibilitat de certificat verds, de les 9.542 escales susceptibles de gravamen del Port de Barcelona de l'any 2019 es té constància que en només 37 escales disposaven del certificat Green Award, és a dir, en un 0,39 % de les escales. En el cas del Port de Tarragona, en 28 escales d'un total de 2.812 es disposa de certificat Green Award, un 1 %.

Per tot l'exposat, a continuació es mostra l'estimació de recaptació anual de màxims segons els diferents escenaris de tipus impositiu. **La recaptació oscil·la entre els 9,7 i els 34 milions d'euros**, de mitjana 780-2.730 euros per escala, amb el següent detall per port i tipus de vaixell:

5/15

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 13:09:03

Pàgina 5 de 15

IMPOST SOBRE LES EMISSIONS DE GRANS VAIXELLS

Total emissions NOx i PM

Dades d'escales finalitzades 2019

Port i tipus vaixell	Nombre d'escales	BI/BL: emissions (kg)	Emissions per escala	ESCENARIS RECAPTACIÓ (Euros)			
				1 €/kg	1,5 €/kg	2,5 €/kg	3,5 €/kg
Port de Barcelona							
Car-carrier	474	182	0,4	182.285	273.428	455.713	637.998
Càrrega (Lo-Lo)	239	85	0,4	84.849	127.274	212.123	296.972
Granelers	143	214	1,5	213.687	320.530	534.217	747.903
Passatge	785	912	1,2	912.016	1.368.024	2.280.040	3.192.056
Portacontenidors	2.795	1.873	0,7	1.872.974	2.809.461	4.682.435	6.555.408
Ro-Ro	706	245	0,3	244.812	367.219	612.031	856.843
Tancs	1.385	2.901	2,1	2.900.571	4.350.856	7.251.427	10.151.997
Transbordadors	3.015	955	0,3	954.620	1.431.930	2.386.549	3.341.169
Total Port de Barcelona	9.542	7.366	0,8	7.365.814	11.048.721	18.414.534	25.780.348
Port de Tarragona							
Car-carrier	0	0	-	0	0	0	0
Càrrega (Lo-Lo)	306	99	0,3	99.107	148.661	247.768	346.875
Granelers	1.161	536	0,5	536.172	804.259	1.340.431	1.876.603
Passatge	51	45	0,9	44.992	67.488	112.480	157.472
Portacontenidors	173	72	0,4	71.613	107.419	179.032	250.645
Ro-Ro	186	80	0,4	79.744	119.617	199.361	279.106
Tancs	934	1.446	1,5	1.445.640	2.168.461	3.614.101	5.059.741
Transbordadors	1	1	0,6	637	956	1.593	2.230
Total Port de Tarragona	2.812	2.278	0,8	2.277.906	3.416.859	5.694.765	7.972.672
Ports Generalitat							
Car-carrier	0	0		0	0	0	0
Càrrega (Lo-Lo)	60	39	0,6	38.890	58.334	97.224	136.114
Granelers	0	0		0	0	0	0
Passatge	45	37	0,8	37.245	55.867	93.112	130.356
Portacontenidors	0	0		0	0	0	0
Ro-Ro	0	0		0	0	0	0
Tancs	0	0		0	0	0	0
Transbordadors	0	0		0	0	0	0
Total Ports Generalitat	105	76	0,7	76.134	114.201	190.336	266.470
TOTAL PORTS							
Car-carrier	474	182	0,4	182.285	273.428	455.713	637.998
Càrrega (Lo-Lo)	605	223	0,4	222.846	334.269	557.115	779.961
Granelers	1.304	750	0,6	749.859	1.124.789	1.874.648	2.624.507
Passatge	881	994	1,1	994.253	1.491.379	2.485.632	3.479.884
Portacontenidors	2.968	1.945	0,7	1.944.587	2.916.880	4.861.466	6.806.053
Ro-Ro	892	325	0,4	324.557	486.835	811.392	1.135.949
Tancs	2.319	4.346	1,9	4.346.211	6.519.317	10.865.528	15.211.739
Transbordadors	3.016	955	0,3	955.257	1.432.885	2.388.142	3.343.399
Total Ports	12.459	9.720	0,8	9.719.854	14.579.781	24.299.635	34.019.489
Bonificació Green Award				2.575	3.863	6.438	9.014
QUOTA LÍQUIDA TOTAL				9.717.279	14.575.918	24.293.197	34.010.476

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

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

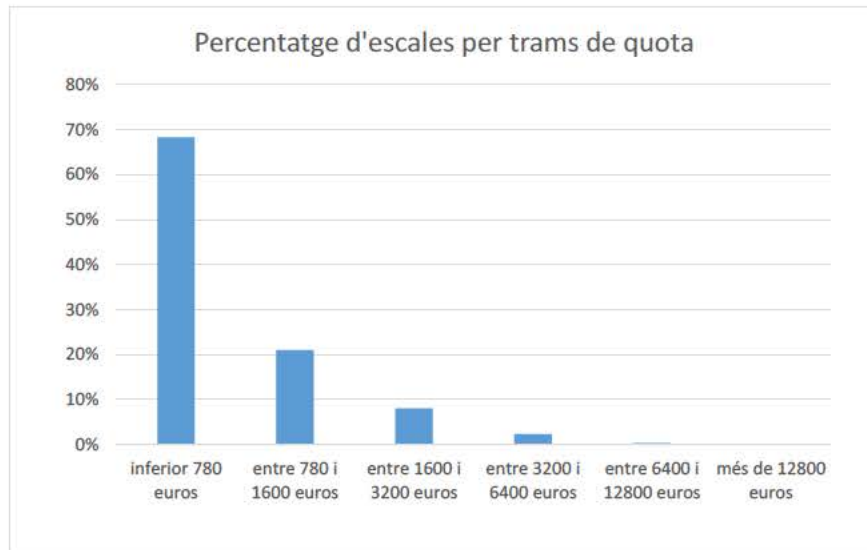
CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 13:09:03

Pàgina 6 de 15

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

En el cas de l'escenari d'un tipus d'1 euro per kg d'emissió, el 68 % de les escales presenten una quota líquida inferior a la mitjana de 780 euros i el 89 % de les escales inferior a 1.600 euros.



Per al 2023, la recaptació anual caldrà ponderar-la segons quin sigui el trimestre en què entri en vigor l'impost.

B. Informe d'impacte econòmic i social

Des del punt de vista de l'impacte econòmic de la mesura regulada en l'avantprojecte, en tant que crea un nou tribut, és obligada la referència als obligats tributaris; així, d'acord amb el que preveu l'article 6 de l'avantprojecte, 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 el contribuent qui realitza el fet imposable i qui suporta la càrrega tributària, en tant, que el substitut és qui està obligat a presentar i ingressar l'autoliquidació.

D'acord amb les dades de què es disposa corresponents al 2019:

- Al Port de Barcelona el nombre de grans vaixells que va operar va ser de 1.528, d'un total de 2.090, el que representa, el 73% del total.
- Al Port de Tarragona, el nombre de grans vaixells que va operar va ser de 938, d'un total de 1.257, el que representa, el 75% del total.

7/15

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 13:09:03

Pàgina 7 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

- A la resta de ports de Catalunya, gestionats per Ports de la Generalitat, el nombre de grans vaixells va ser de 68.

Pel que fa al nombre d'escales:

	Nombre escales	
	Total	GT > 5000
Port Barcelona	11.364	9.542
Port Tarragona	3.668	2.812
Ports Generalitat		105
TOTAL		12.459

I pel que fa al nombre de consignataris:

	Consignataris GT>5000	
	Nombre	Escales per consignatari
Port Barcelona	46	mínim 1-màxim 1218
Port Tarragona	30	mínim 1-màxim 312
Ports Generalitat	4	mínim 3-màxim 36
TOTAL	67	

En la configuració del tribut es tenen en compte dues vessants: d'una banda, es vol donar compliment al principi "qui contamina paga", i, per tant, es vol que aquells agents que, amb llur activitat, incideixen de forma negativa en el medi ambient, assumeixin aquestes externalitats negatives i contribueixin a corregir els seus efectes; d'una altra, però, no es pot negligir, la importància que l'activitat econòmica i comercial que desenvolupen els grans vaixells representen per al país; és per això que en el disseny de l'impost es tenen en compte elements que ponderen la càrrega impositiva i que persegueixen potenciar conductes més respectuoses amb el medi ambient, amb l'establiment de reduccions i de bonificacions.

Finalment, i quant a l'impacte social, s'ha d'assenyalar l'objectiu de l'impost: la reducció de contaminants, que ha de repercutir en una millor qualitat de l'aire, i per tant, en la salut de la població. En aquest ordre de coses, els ingressos que derivin de l'impost s'integraran en el Fons per a la Protecció de l'Ambient Atmosfèric, que amb caràcter general es destina a polítiques de prevenció i millora de la qualitat atmosfèrica.

En aquest sentit i, atesa la dispersió en les emissions per hora dels vaixells que atraquen en el Port de Barcelona, s'observa que existeix possibilitat de millora tecnològica per a reduir-les. L'impost ha d'esdevenir un incentiu per tal que al llarg del temps s'observi que les emissions per hora dels vaixells que atraquen als ports de Catalunya es redueixin.

8/15

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

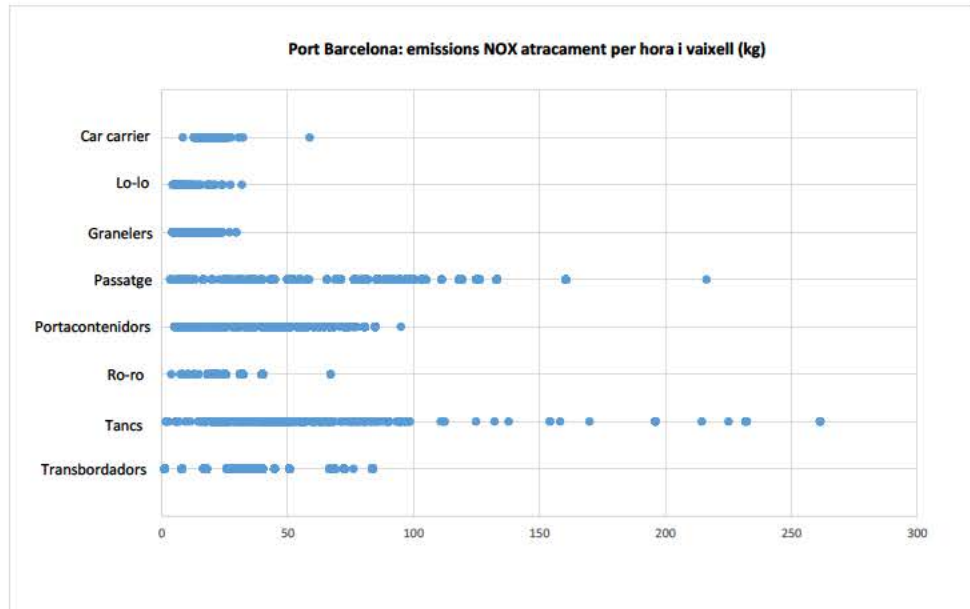
CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 13:09:03

Pàgina 8 de 15

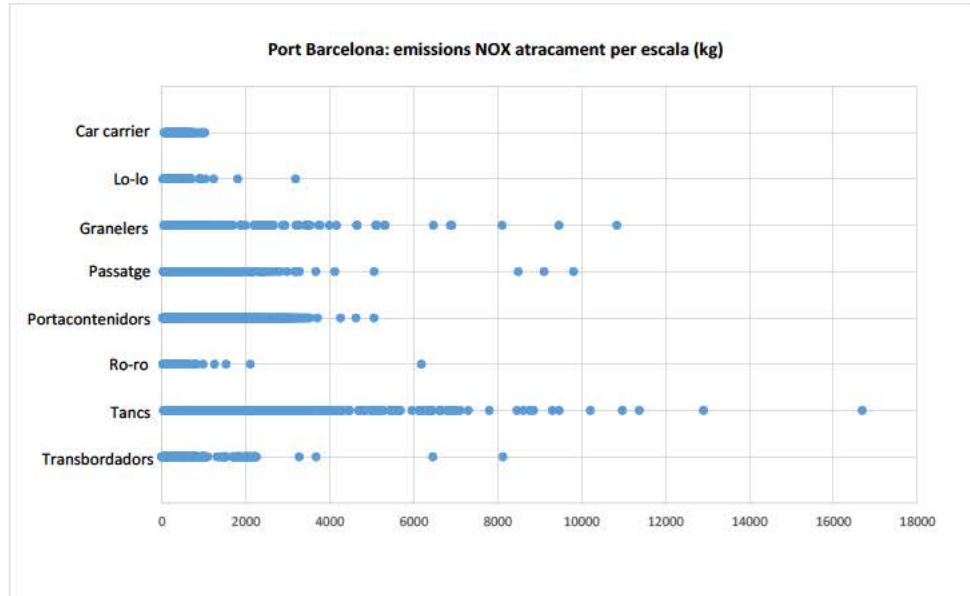


Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda



Cal esmentar però que l'impost grava les emissions per escala i per tant un vaixell que tecnològicament emeti molt per hora podria ser que estigués poca estona al port i, aleshores, l'emissió per escala fos baixa i viceversa. En el gràfic següent es pot observar la dispersió de les emissions per escala:

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda



C. Informe d'impacte normatiu

Aquest apartat té per objecte avaluar la incidència de les mesures adoptades en la norma en termes d'opció de regulació; de simplificació administrativa i de reducció de càrregues administratives per als ciutadans i les empreses.

En primer lloc, i des de la perspectiva de les opcions de regulació, cal reiterar que en matèria tributària, d'acord amb l'article 8 de la Llei general tributària, regeix el principi de reserva legal en la regulació dels elements que configuren un tribut.

En aquest cas s'ha considerat adient incloure tota la regulació de l'impost en la norma amb rang de llei. Només, i pel que fa a la publicitat de determinats elements que configuren la base imposable, hi ha una remissió a que es publiqui mitjançant resolució del director o directora de l'Agència Tributària de Catalunya (article 7.7): són els factors de càrrega i els factors d'emissió inclosos en les taules vigents de la Guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA, de l'Agència Europea de Medi Ambient.

En segon lloc, cal tenir present que les directrius de la Unió Europea consideren la regulació tributària un dels àmbits en què els legisladors nacionals han de posar el màxim interès en reduir les càrregues administratives, sobretot a les empreses.

En aquest sentit, la norma reguladora de l'impost estableix que és el consignatari qui, com a substitut del contribuent està obligat a presentar i ingressar la corresponent autoliquidació

10/15

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 13:09:03

Pàgina 10 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

(article 13) respecte de les escales efectuades pels contribuents. La figura del substitut simplifica la gestió del tribut, atès que redueix considerablement el nombre d'obligats amb els que s'ha de relacionar l'administració tributària. A més, cal destacar que en l'àmbit del transport marítim (mercaderies i persones) el consignatari és una figura obligatòria per als grans vaixells, i són els que realitzen, en representació d'aquests, realitzen tots els tràmits amb les autoritats portuàries; per tant, reuneixen ja els coneixements necessaris per al compliment de les obligacions que comporta l'impost que ara es crea.

L'autoliquidació s'ha de presentar amb una periodicitat trimestral i ha d'incloure totes les escales meritades durant el període de liquidació per tots els contribuents a qui representi.

D. Informe d'impacte de gènere

La proposta no conté cap terme androcèntric ni sexista del llenguatge, ni cap referència a la utilització de termes que suposin discriminació per raó de sexe, d'acord amb les previsions del Decret 107/1987, de 13 de març, pel qual es regula l'ús de les llengües oficials per part de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, amb l'objecte de promoure l'ús d'un llenguatge simplificat i no discriminatori i de la terminologia catalana normalitzada. Així mateix, i des d'una vessant material, la proposta no té impacte de gènere i respecta plenament el principi d'igualtat d'oportunitat entre homes i dones, en aplicació de la transversalització de gènere.

3.3 Comparació de les opcions de regulació considerades

L'instrument tributari com a eina per a potenciar el canvi de conductes s'inscriu dins les polítiques públiques mediambientals, però no és l'única; pot coexistir amb polítiques de despesa (ajuts) o també amb règims sancionadors. Ara bé, escollida la via tributària, aquesta només pot efectuar-se mitjançant norma amb rang de llei.

3.4 Implementació, seguiment i avaluació de la norma

La implementació de la norma, això és, l'aplicació del tribut, que inclou les tasques de gestió, recaptació i revisió, correspon a l'Agència Tributària de Catalunya.

D'altra banda, la revisió en via econòmicoadministrativa correspon a la Junta de Tributs.

Finalment, el seguiment i avaluació de la norma pertoca a la Secretaria d'Hisenda, concretament a la Direcció general de Tributs i Joc.

11/15

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 13:09:03

Pàgina 11 de 15

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Annex A. Test de pimes

Dades de la iniciativa	
Títol	Avantprojecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells

Identificació de la població d'empreses afectades	
Pel que fa a contribuents, es desconeixen les dimensions exactes de les empreses navilieres i dels armadors, però presumiblement es tracta de grans empreses. - Al Port de Barcelona el nombre de grans vaixells que va operar el 2019 va ser de 1.528. - Al Port de Tarragona, el nombre de grans vaixells que va operar va ser de 938- A la resta de ports de Catalunya, gestionats per Ports de la Generalitat, el nombre de grans vaixells va ser de 68. Quant als consignataris, a Catalunya operen un total de 67 empreses: 46 al Port de Barcelona; 30 al Port de Tarragona i 4 a la resta de ports de Catalunya. Es desconeixen les seves dimensions.	

Consulta al sector afectat										
	<table><tr><td></td><td>Sí</td><td>No</td></tr><tr><td>1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?</td><td>☒</td><td>☐</td></tr><tr><td>2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?</td><td>☒</td><td>☐</td></tr></table>		Sí	No	1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?	☒	☐	2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?	☒	☐
	Sí	No								
1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?	☒	☐								
2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?	☒	☐								
Observacions: Durant els treballs preparatoris de l'avantprojecte es va celebrar reunió amb l'Associació d'agents consignataris de vaixells de Barcelona.										

12/15

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
15/12/2022Document 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 13:09:03

Pàgina 12 de 15



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Mesurament de l'impacte sobre les pimes

- | | Sí | No |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 3. S'ha quantificat les càrregues administratives que es deriven del compliment de les mesures proposades? | ☒ | ☐ |
| 4. S'ha quantificat els costos financers o els costos substantius més rellevants de la proposta normativa? | ☒ | ☒ |
| 5. Es garanteix que els costos que es generen per a les pimes no impliquen desavantatges competitiu en relació amb les empreses de major dimensió? | ☒ | ☐ |
| 6. Es garanteix que les pimes poden operar en condicions de lliure competència en el mercat? | ☒ | ☐ |

Valoració de mesures específiques per a les pimes

- | | Sí | No |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 7. S'ha avaluat alguna opció que simplifiqui o flexibilitzi el compliment de la regulació per a les empreses més petites i, alhora, permeti assolir els objectius públics perseguits? | ☒ | ☐ |
| Alguns exemples són: | | |
| a. Exempcions temporals o períodes transitoris més llargs. | | |
| b. Exempcions totals o parcials. | | |
| c. Reduccions o bonificacions de quotes i ajudes financeres directes. | | |
| d. Simplificació d'obligacions d'informació. | | |
| e. Campanyes informatives, guies d'usuari, formació específica, atenció a l'usuari o altres mesures per millorar l'accés a la informació. | | |
| f. Altres mesures que beneficiïn especialment les pimes. | | |
| 8. S'ha adoptat alguna d'aquestes opcions de regulació més flexibles per a les pimes a la proposta normativa? | ☐ | ☒ |
| 9. S'ha redactat la proposta normativa en un llenguatge senzill i comprensible per a una persona sense formació específica en dret? | ☒ | ☐ |
| 10. Es contribueix a simplificar el marc regulador del sector per tal de fer-lo més accessible? | ☐ | ☒ |

Observacions: L'avantprojecte de llei crea un impost, i no té per objecte la regulació del sector: ni del transport marítim de mercaderies i persones, ni dels consignataris. Dit això, i una vegada s'implementi la norma, des de l'Agència Tributària de Catalunya es posaran a l'abast dels obligats tributaris les eines necessàries per al compliment de les seves obligacions.

13/15

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 13:09:03

Pàgina 13 de 15

Annex B. Càrregues administratives

QUANTIFICACIÓ DE CÀRREGUES ADMINISTRATIVES: AVANTPROJECTE DE LLEI DE L'IMPOST SOBRE LES EMISSIONS PORTUÀRIES DELS GRANS VAIXELLS

Núm.	Obligacions d'informació	Art.	Categoria CU	Preu (p) €/h				Temps (t) h				p x t				Suma p x t	Frequència / any F	Nombre empreses afectades/ esdeveniments N	Q (F * N)	Cost € Q * (p x t)
				Adm.	Tec.	Prof.	Dir.	Adm.	Tec.	Prof.	Dir.	Adm.	Tec.	Prof.	Dir.					
1	Població afectada: substitut del contribuent																			
	Presentació i ingrés de l'autoliquidació	13.2		24,38	32,76			0,50	0,50	0	0	12,14	16,38	0,00	0,00		4,00	3.115	12.460,00	355.358,20 €
	Cost total																			355.358,20 €

*Nombre d'esdeveniments: es parteix del total escales i es distribueixen en quatre trimestres

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

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 13:09:03

Pàgina 14 de 15

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

ORIGEN DE LES DADES EN RELACIÓ AMB LES CÀRREGUES ADMINISTRATIVES:

POBLACIÓ:

S'han tingut en compte els consignataris que presten el seus serveis en els ports situats en el territori de Catalunya

FREQÜÈNCIA:

El consignatari, en tant que substitut del contribuent, ha de presentar les autoliquidacions amb periodicitat trimestral, comprensives de totes les escales meritades en el període pels contribuents als que representi.

PREU:

S'ha considerat que per escala, en atenció a les dades que s'han de declarar per al càlcul de la base imposable, comporta la intervenció de personal administratiu i tècnic.

TEMPS:

S'estima una durada d'una hora pel perfil tècnic i una hora pel perfil administratiu

Consignataris GT>5000	
Nombre	Escales per consignatari
46	min 1-max 1218
30	min 1-max 312
4	min 3-max 36
67	

La suma no coincideix amb el total perquè s'han extret duplicats

15/15

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

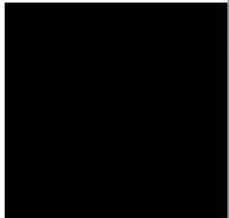
Data creació còpia:
31/10/2023 13:09:03

Pàgina 15 de 15

3. Memòria d'avaluació d'impacte

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 22/09/2023	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 13:10:55 Pàgina 1 de 22
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Índex

3.1. Anàlisi del context i identificació de les opcions de regulació

- A) Identificació del problema
- B) Establiment dels objectius
- C) Identificació de les opcions de regulació

3.2. Anàlisi de l'impacte de les opcions considerades

- A) Informe d'impacte pressupostari
- B) Informe d'impacte econòmic i social
- C) Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives
- D) Informe d'impacte de gènere

3.3 Comparació de les opcions de regulació considerades

3.4 Implementació, seguiment i avaluació de la norma

Annexos

- I. Test de pimes
- II. Càrregues administratives

2/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 2 de 22



3.1 Anàlisi del context i identificació de les opcions de regulació

A. Identificació del problema

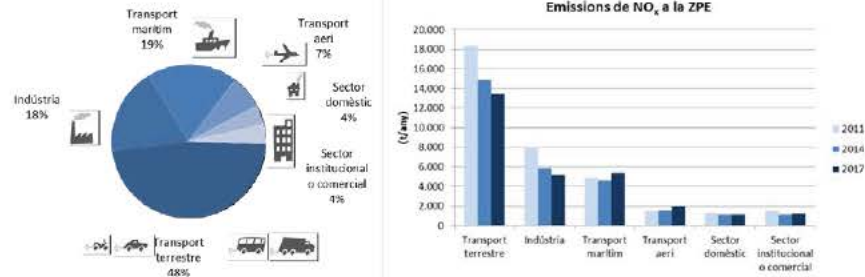
Els nivells de qualitat de l'aire tant per al diòxid de nitrogen com per a les partícules de diàmetre inferior a 10 micres avaluats en determinats municipis de Catalunya són superiors als nivells admissibles que fixa la normativa vigent, amb un risc d'afectació a la salut humana i el medi ambient. Esdevé ineludible la implementació de mesures públiques per a reduir aquestes emissions.

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

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

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

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda



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

Cal assenyalar que aquesta problemàtica podria afectar a d'altres àmbits territorials on es troben localitzats ports que també reben grans vaixells, tals com Tarragona o Palamós.

Quant a les actuacions orientades al control d'emissions en l'àmbit portuari, destaquen les següents:

- L'Organització Marítima Internacional (OMI) va posar en marxa a partir de l'1 de gener de 2020, la taxa de combustible ambiental (EFF) consistent en un recàrrec impositat pels transportistes oceànics als propietaris de càrrega per a compensar l'augment de costos dels vaixells operatius amb combustibles més nets que tenen un contingut de sofre inferior (del 3,5% al 0,5%).
- En el marc del Pacte Verd Europeu/Green Deal (UE), per assegurar-se que el sector marítim contribueix de forma equitativa als esforços per descarbonitzar l'economia, la Comissió proposa ampliar la tarifació del carboni a aquest sector. Així mateix, establirà objectius perquè els grans ports subministrin electricitat a terra als vaixells, reduint així l'ús de combustibles contaminants que també fan malbé la qualitat de l'aire.
- A l'Annex VI del Conveni MARPOL, adoptat el 1997, es restringeixen els principals contaminants atmosfèrics continguts als gasos d'escapament dels vaixells, en particular els òxids de sofre (SOx) i els òxids de nitrogen (NOx), i es prohibeixen les emissions deliberades de substàncies que esgoten la capa d'ozó. En aquest annex també es regula la incineració a bord, així com les emissions de compostos orgànics volàtils (COV) procedents dels vaixells tanc.

4/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 4 de 22

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

B. Establiment dels objectius

La finalitat de la norma és:

- D'una banda, 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.
- D'una altra, afavorir la millora de la qualitat de l'aire i de la salut de les persones en els àmbits territorials en els quals hi ha més presència d'emissions d'òxids de nitrogen provocats pel transport marítim.

La mesura dona compliment al principi "qui contamina, paga" per tal que aquells subjectes causants de les emissions internalitzin el cost que suposa la generació de les externalitats negatives que generen.

C. Identificació de les opcions de regulació

L'opció de no fer res suposa no complir amb allò previst en la disposició final dotzena de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic.

En aquest ordre de coses, i pel que fa a la naturalesa de la norma, no hi ha en l'àmbit de creació dels tributs alternatives regulatòries al requisit formal de llei tota vegada que regeix el principi de reserva de llei (art. 31.3 de la CE); i l'article 203.5 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya:

"3. Només es podran establir prestacions personals o patrimonials de caràcter públic d'acord amb la llei." – art.31.3 CE-

Al seu torn, l'article 203.5 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya estableix:

"5. La Generalitat té competència per a establir, mitjançant una llei del Parlament, els seus tributs propis, sobre els quals té capacitat normativa."

L'instrument tributari no és, però, l'únic per aconseguir l'objectiu de la iniciativa abans esmentat, atès que ha d'anar acompanyat d'altres mesures complementàries de bones pràctiques, desenvolupades principalment pel sector afectat i que el tribut vol incentivar, tendents a reduir la contaminació. D'entre aquestes pràctiques, es treballa en la utilització de combustibles menys contaminants, en l'ús de bateries internes dels vaixells, en l'electrificació dels ports, etcètera.

Cal assenyalar que l'adopció de mesures alternatives per a reduir les emissions, tals com l'electrificació dels ports, no correspondria només a l'administració de la Generalitat, sinó que, per exemple, en el cas del Port de Barcelona i Tarragona, els de major tràfic de grans vaixells, ho és l'administració de l'Estat. D'altra part, tampoc està dins el marc competencial

5/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 5 de 22

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

de la Generalitat establir obligacions relatives a l'ús de determinats combustibles per part dels vaixells o regular els seus components (motors, calderes, etcètera).

3.2 Anàlisi de l'impacte de les opcions de regulació considerades

A. Informe d'impacte pressupostari

En aquest apartat, s'avalua la repercussió de l'avantprojecte en els recursos personals i materials i en els pressupostos de la Generalitat.

- L'avantprojecte estableix que la gestió, recaptació i inspecció del nou tribut es realitzarà per l'Agència Tributària de Catalunya. Per a la quantificació de les despeses es tenen en compte els desenvolupaments que caldrà fer en el Portal (Seu electrònica) i en l'aplicatiu *eSpriu*.

Aquests són:

- Definició, disseny i desenvolupament del simulador (full de càlcul) a la Seu, que permeti la introducció de les dades i càlcul de l'import.
- Definició, disseny i desenvolupament del formulari de presentació de l'autoliquidació i de la declaració informativa en el cas en què sigui necessari.
- Definició, configuració i adaptacions de la gestió del tribut i recaptació a e-Spriu per l'impost de Vaixells i tractament de la declaració informativa en el cas en què sigui necessari.

• L'import estimat per Seu és de: 361.541 €

• L'import estimat per e-SPRIU és de: 180.343 €

• Total: 541.584 €

- Des del punt de vista de l'impacte en la recaptació:

Per a cada escala el valor de les emissions depèn de la tecnologia del vaixell i de la durada de les diferents fases de l'escala.

Per tant, per a l'estimació de l'impacte pressupostari s'han utilitzat les dades disponibles d'escala de grans vaixells efectuades en els ports de Catalunya durant l'any 2022. Les dels ports de Barcelona i Tarragona s'han obtingut de les dades obertes publicades a les seves respectives pàgines web i les dels Ports de la Generalitat han estat proporcionades per la mateixa entitat (corresponen als ports d'Alcanar, Palamós, Roses i Vilanova i la Geltrú).

6/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 6 de 22



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

A partir d'aquestes dades d'escales s'han identificat els vaixells sobre els que s'havien d'obtenir les dades tècniques per al càlcul de les emissions de NOx i PM per hora de durada de les diferents fases de l'escala. Aquestes dades tècniques han estat consultades a la base de dades online Sea-Web.

En aplicació de la metodologia fixada a l'avantprojecte de llei:

- Pel que fa a les dades d'escales:
 - S'han computat només les escales de vaixells de més de 5.000 GT.
 - S'han eliminat les escales duplicades.
 - No es coneixen quines d'aquestes escales poden estar exemptes i s'estima que cap compleix els supòsits d'exempció.
 - Les diferents parts d'una escala a port (maniobra, amarratge i fondeig) s'han computat com a una única escala.
 - El temps de maniobra per escala és d'una hora o de mitja hora si només es fondeja.
 - El fondeig realitzat a la monoboia del port de Tarragona o a Roses s'ha considerat com temps d'amarratge.
 - S'ha considerat que el temps de descàrrega dels petrolers és de 24 hores.
 - Es fa el supòsit que totes les escales amb una durada d'amarratge o de fondeig superior a 240 hores es deu a causes d'embargament preventiu, per estar detinguts per ordre d'autoritat nacional o estrangera, per estar en reparació o per endarreriments administratius no imputables al vaixell. Per tant, en els càlculs de les emissions s'han limitat les hores d'amarratge o de fondeig a un màxim de 240 hores.

NOMBRE ESCALES

Total 2022	10.023
Escales amb topall de 240 hores d'amarratge	25
Escales amb topall de 240 hores de fondeig	30

7/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 7 de 22



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

- Pel que fa a les dades tècniques dels vaixells:
 - o En la gran majoria de casos es disposa de la potencia MCR dels motors propulsors. En els casos en què no es disposa s'ha buscat un vaixell de característiques similars i se li ha assignat aquest MCR.
 - o La mateixa sistemàtica s'ha utilitzat per a les rpm dels motors propulsors si en algun cas no es disposa de la dada. En el cas que entre el motor i l'hèlix hi hagi un engranatge reductor de velocitat s'han considerat 900 rpm si no es disposa de dada certa.
 - o Les rpm dels motors auxiliars s'han considerat de 900 rpm.
 - o Quant als combustibles utilitzats, la norma general aplicada ha estat que els motors propulsors utilitzen com a combustible LSHFO a port, els motors auxiliars MDO i les calderes també LSHFO. En alguns casos la fitxa tècnica del vaixell especifica que el combustible utilitzat era LNG.
 - o Si el vaixell només disposa de calderes del tipus escalfador d'oli tèrmic o escalfadors d'aigua calenta s'ha considerat que poden ser escalfadors elèctrics que no consumeixen combustible i per tant s'ha considerat que el vaixell no té calderes que emetin NOx i PM.
 - o Davant del desconeixement a hores d'ara de si algun vaixell presentarà un certificat que acrediti un consum específic o un factor d'emissió diferent del de les taules esmentades a l'avantprojecte, per al càlcul de la base imposable s'utilitzen els valors de les taules per a totes les escales.
- Pel que fa a l'aplicació de les reduccions sobre la base imposable:
 - o El port de Barcelona preveu per al 2024 disposar de connexió elèctrica a moll per als vaixells transbordadors de vehicles-passatgers i els portacontenidors. La dada dels vaixells que disposen de la tecnologia per connectar-se al moll s'obté dels vaixells que disposen de puntuació per a la categoria OPS en el certificat ESI (segons les dades dels certificats ESI vigents publicades online). També es fa el supòsit que tots els iots en disposen. Per a l'any 2022 es tracta de 598 escales que es poden aplicar una reducció del 100 % de la base imposable d'amarratge (400.285 kg NOx/PM en total).
 - o D'altra banda, a partir d'una base de dades proporcionada pel Port de Barcelona al Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural per al càlcul de les emissions de NOx de l'any 2019, s'obtenen els vaixells que s'apliquen bonificació de les taxes portuàries per disposar de bateries internes. Per a l'any 2022 i per a aquests vaixells es computen 279 escales

8/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 8 de 22



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

que es poden aplicar una reducció del 100 % de la base imposable d'amarratge (117.162 kg NOx/PM).

- Com que totes les escales que es poden aplicar la reducció per ús de bateries internes alhora disposen de sistema de connexió a la xarxa elèctrica del moll, en conjunt s'estimen unes reduccions de 400.285 kg NOx/PM per a un total de 598 escales.

La base imposable, menys les reduccions o base liquidable (estimació de les emissions de NOx i PM), que resulta per al 2022 és de 7,95 tones de NOx/PM.

En la taula de la pàgina següent, es mostren les dades d'emissions agrupades per tipus de vaixell i port.

9/22

	Doc. original signat per: Natàlia Caba i Serra 22/09/2023	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 13:10:55 Pàgina 9 de 22
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ  	

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

TOTAL EMISSIONS NOx i PM 2022

Port i tipus de vaixell	Nombre d'escals	Base liquidable (kg)	Emissions per escala (kg)
Port de Barcelona	8.214	5.928.882	722
Altres	4	1.147	287
Càrrega de vehicles	336	124.307	370
Càrrega general	113	46.534	412
Càrrega refrigerada	1	1.323	1.323
Càrrega rodada	594	105.788	178
Creuer	794	1.237.211	1.558
Graneler	128	121.646	950
Iot	10	262	26
Petrolier	60	218.308	3.638
Portacontenidors	2.137	1.073.735	502
Tanc gas líquid	98	166.617	1.700
Tanc químic	737	1.582.307	2.147
Transbordador vehicles-passatgers	3.202	1.249.696	390
Port de Tarragona	1.667	1.924.868	1.155
Càrrega de vehicles	144	64.900	451
Càrrega general	134	53.860	402
Càrrega refrigerada	57	66.416	1.165
Càrrega rodada	57	39.652	696
Creuer	33	48.192	1.460
Graneler	183	63.104	345
Iot	2	24	12
Petrolier	153	441.280	2.884
Portacontenidors	112	55.112	492
Tanc gas líquid	129	175.491	1.360
Tanc químic	655	913.930	1.395
Transbordador vehicles-passatgers	8	2.907	363
Ports de la Generalitat	142	100.125	705
Càrrega general	46	17.319	377
Graneler	59	69.432	1.177
Creuer	37	13.374	361
Total PORTS	10.023	7.953.875	794
Altres	4	1.147	287
Càrrega de vehicles	480	189.207	394
Càrrega general	293	117.713	402
Càrrega refrigerada	58	67.740	1.168
Càrrega rodada	651	145.440	223
Creuer	886	1.354.835	1.529
Graneler	348	198.124	569
Iot	12	287	24
Petrolier	213	659.588	3.097
Portacontenidors	2.249	1.128.847	502
Tanc gas líquid	227	342.108	1.507
Tanc químic	1.392	2.496.236	1.793
Transbordador vehicles-passatgers	3.210	1.252.602	390

La quota íntegra, resultat d'aplicar un tipus de gravamen d'1 euro per kg de NOx/PM, és d'un total de 7,95 milions d'euros.

10/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 10 de 22

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

- Pel que fa a l'aplicació de les bonificacions:
 - o La dada dels vaixells que disposen de la tecnologia per connectar-se elèctricament al moll s'obté dels vaixells que disposen de puntuació per a la categoria OPS en el certificat ESI (segons les dades dels certificats ESI vigents publicades online). Per tant, s'aplica la bonificació a les escales d'aquests vaixells que no siguin transbordadors de vehicles-passatgers, portacontenidors ni iots (que abans ja s'han aplicat la reducció per connexió elèctrica). Per a l'any 2022 es tracta de 703 escales que es poden aplicar una bonificació del 10% de la quota íntegra, de 36.700 euros en total.
 - o Quant a la bonificació per disponibilitat de certificat verds es té constància que 1.681 escales compleixen els requisits pel que fa als certificats ESI i Green Award (no és disposa dels vaixells amb certificat CSI ni amb certificat EMAS), el que suposa una bonificació de 114.559 euros en total.
 - o Per últim, el 25 per 100 de bonificació de la quota íntegra de les escales de les línies d'interès públic afecta a 1.832 escales i suposa 192.992 euros menys de recaptació.

Per tot l'exposat, l'estimació de recaptació anual és de 7,6 milions d'euros, amb el detall per tipus de vaixell següent:

Tipus de vaixell	Núm. escales	Base imposable (Kg)	Base liquidable (Kg)	Quota íntegra (euros)	Quota líquida (euros)	Tipus mitjà QL/BL, euros/Kg	QL per escala (euros)	Mínim QL (euros)	Màxim QL (euros)
Altres	4	1.147	1.147	1.147	1.147	1,00	287	180	410
Càrrega de vehicles	480	189.207	189.207	189.207	186.989	0,99	390	89	2.830
Càrrega general	293	117.713	117.713	117.713	117.122	0,99	400	20	1.769
Càrrega refrigerada	58	67.740	67.740	67.740	67.740	1,00	1.168	174	3.684
Càrrega rodada	651	145.440	145.440	145.440	134.223	0,92	206	55	3.208
Creuer	886	1.354.835	1.354.835	1.354.835	1.279.005	0,94	1.444	149	17.450
Graneler	348	198.124	198.124	198.124	196.576	0,99	565	15	5.229
Iot	12	9.434	287	287	287	1,00	24	4	82
Petrolier	213	659.588	659.588	659.588	651.617	0,99	3.059	48	7.296
Portacontenidors	2.249	1.402.823	1.128.847	1.128.847	1.113.255	0,99	495	20	6.545
Tanc gas líquat	227	342.108	342.108	342.108	335.479	0,98	1.478	16	11.212
Tanc químic	1.392	2.496.236	2.496.236	2.496.236	2.472.875	0,99	1.776	41	10.096
Transbordador vehicles-passatgers	3.210	1.369.764	1.252.602	1.252.602	1.053.309	0,84	328	69	10.109
Total general	10.023	8.354.160	7.953.875	7.953.875	7.609.624	0,96	759	4	17.450

11/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 11 de 22

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

B. Informe d'impacte econòmic i social

a) Des del punt de vista del nombre de vaixells afectats per l'impost, d'acord amb les dades corresponents al 2022, són els següents:

	Total	GT>5000	
Port Barcelona	1846	1472	80%
Port Tarragona	1179	897	76%
Ports Generalitat		75	-

- Al Port de Barcelona, el nombre de grans vaixells que han de presentar autoliquidació és de 1.472 d'un total de 1.846, el que representa el 80% del total.
- Al Port de Tarragona, el nombre de grans vaixells que han de presentar autoliquidació és de 897 d'un total de 1.179, el que representa el 76% del total.
- A la resta de ports de Catalunya, gestionats per Ports de la Generalitat, el nombre de vaixells que han de presentar autoliquidació és de 75 grans vaixells.

b) Des del punt de vista de l'impacte econòmic i social de la mesura regulada en l'avantprojecte, en tant que crea un nou tribut, és obligada la referència als obligats tributaris; així, d'acord amb el que preveu l'article 6 de l'avantprojecte, és contribuent de l'impost, el navilier i l'armador; i subjecte passiu, en qualitat de substitut del contribuent, l'entitat consignatària del gran vaixell. És el contribuent qui realitza el fet imposable, mentre que el substitut és qui està obligat a presentar i ingressar l'autoliquidació.

Per al 2022, en les bases de dades d'escales disponibles es comptabilitzen només unes 34 entitats consignatàries. Les dades dels consignataris de les escales de Ports de la Generalitat es coneixen, però, per a la gran majoria de les escales dels Ports de Barcelona i Tarragona no es disposa de la informació de l'entitat consignatària. S'ha consultat el directori de consignataris d'aquests ports i s'estima que hi pot haver un màxim d'unes 86 entitats consignatàries en total actuant a Catalunya.

c) D'altra part, en la configuració del tribut es tenen en compte dues vessants: d'una banda, es vol donar compliment al principi "qui contamina paga", i, per tant, es vol que aquells agents que, amb llur activitat, incideixen de forma negativa en el medi ambient, assumeixin aquestes externalitats negatives i contribueixin a corregir els seus efectes; d'altra, però, no es pot negligir, la importància que l'activitat econòmica i comercial que desenvolupen els grans vaixells representen per al país.

12/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 12 de 22



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

d) L'impost representa una quota líquida inferior a 1.000 euros per al 78 % de les escales.

Segons els experts, aquest impost s'inclourà, segurament, a la pòlissa de noliejament o al valor dels tiquets dels passatgers.

Trams de quota líquida	Nombre d'escales	% sobre total escales
0-100	558	5,6%
100-300	3862	38,5%
300-500	1607	16,0%
500-1000	1788	17,8%
1000-1500	753	7,5%
1500-3000	1065	10,6%
3000-5000	274	2,7%
5000-10000	111	1,1%
més de 10000	5	0,0%
Total general	10.023	

És a dir, a la pràctica l'impost pot acabar repercutint com a cost sobre el consumidor final. A tall d'exemple, es calcula que l'impost suposa de mitjana per al total de les escales un gravamen de 0,25 euros per automòbil (vaixells de càrrega de vehicles); o 0,32 euros per passatger de creuer; o 0,31 euros per contenidor estàndard.

A més, cal assenyalar el següent:

L'àmbit d'aplicació de l'impost és tot el territori de Catalunya, per tant, es graven les emissions produïdes pels gran vaixells en tots els ports que s'hi troben ubicats. Tenint en compte l'import del tribut, no hi ha cap evidència de la pèrdua de competitivitat del transport marítim. En aquest sentit, resulta molt il·lustratiu la comparativa entre la recaptació estimada del tribut propi -de 7,6 milions d'euros- i els imports recaptats per les taxes portuàries en els dos principals ports de Catalunya:

En el Port de Barcelona, l'import recaptat en concepte de taxes portuàries, en l'exercici 2022, va ser de 162,5 milions d'euros . (Memòria Anual. 2022.

<https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/qd/d/workspace/SpacesStore/3e02a9c5-80d9-42aa-8ea6-f87582bfab21/MemoriaPdB2022-ES.pdf>)

13/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 13:10:55

Pàgina 13 de 22

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Cifra de negoci del Port de Barcelona (en milers de euros), 2021-2022

	2022	2021	Variació	% de variació
Tasas portuarias	162.504	137.461	25.043	18%
Tasa de ocupación	59.189	57.121	2.068	4%
Tasas de utilización	83.010	64.280	18.730	29%
• Tasa del barco	37.949	27.162	10.787	40%
• Tasa de las embarcaciones deportivas	408	387	21	5%
• Tasa del pasaje	8.356	2.330	6.026	259%
• Tasa de la mercancía	36.201	34.212	1.989	6%
• Tasa de la pesca fresca	62	155	(93)	-60%
• Tasa de utilización especial de la zona de tráfico	34	34	(0)	-1%
Tasa de actividad	17.089	14.818	2.271	15%
Tasa de ayudas a la navegación	3.216	1.242	1.974	159%
Otros ingresos de negocio	18.729	13.979	4.751	34%
• Importes adicionales a las tasas	9.953	7.967	1.986	25%
• Tarifas (sin Marpol)	1.535	1.344	191	14%
• Tarifas por el servicio de recogida residuos (Marpol)	7.241	4.667	2.574	55%
Total	181.233	151.440	29.794	20%

Pel que fa al Port de Tarragona, l'import recaptat en concepte de taxes portuàries, en l'exercici 2022, va ser de 60,8 milions d'euros (Memòria anual 2022).

https://www.porttarragona.cat/files/docs/Port/Memories/Tecnica/MEMORIA_ANUAL_2022.pdf

	2022	2021
Importe neto de la cifra de negocios / Net amount of the turnover	63.874.706,53	53.168.264,30
A. Tasas portuarias / Port rates	60.799.298,49	50.234.725,05
a) Tasa de ocupación / Activity rate	13.821.100,06	14.190.242,24
b) Tasas de utilización / Use rates	38.984.054,04	27.747.587,27
1. Tasa del buque (T1) / Ship rate (T1)	23.318.652,1	13.012.812,31
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5) / Rate of the boats and recreational (T5)	269.695,42	275.984,51
3. Tasa del pasaje (T2) / Passage rate (T2)	76.170,26	1.370,95
4. Tasa de la mercancía (T3) / Goods rate (T3)	16.139.661,0	14.444.916,17
5. Tasa de la pesca fresca (T4) / Fresh fish rate (T4)	19.883,39	39.309,20
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6) / Rate for special use of the transit zone (T6)	160.031,83	(26.807,87)
c) Tasa de actividad / Activity rate	7.524.499,79	7.878.756,90
d) Tasa de ayudas a la navegación / Navigation-aids rate	469.564,60	418.138,64
B. Otros ingresos de negocio / Other business income	3.075.408,04	2.933.539,25
a) Importes adicionales a las tasas / Additional amounts at the rates	76.983,77	69.449,53
b) Tarifas y otros	2.998.464,27	2.864.089,72

14/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 14 de 22

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

e) Finalment, i quant a l'impacte social, s'ha de reiterar aquí l'objectiu de l'impost: la reducció de contaminants, que ha de repercutir en una millor qualitat de l'aire, i per tant, en la salut de la població. En aquest ordre de coses, els ingressos que derivin de l'impost s'integraran en el Fons per a la Protecció de l'Ambient Atmosfèric, que amb caràcter general es destina a polítiques de prevenció i millora de la qualitat atmosfèrica.

C. Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives

Aquest apartat té per objecte avaluar la incidència de les mesures adoptades en la norma en termes d'opció de regulació; de simplificació administrativa i de reducció de càrregues administratives per als ciutadans i les empreses.

En primer lloc, i des de la perspectiva de les opcions de regulació, cal reiterar que en matèria tributària, d'acord amb l'article 8 de la Llei general tributària, regeix el principi de reserva legal en la regulació dels elements que configuren un tribut.

En aquest cas s'ha considerat adient incloure tota la regulació de l'impost en llei. Només, i pel que fa a la publicitat de determinats elements que configuren la base imposable, hi ha una remissió a que es publiqui mitjançant resolució de la persona titular del departament competent en matèria tributària.

En segon lloc, cal tenir present que les directrius de la Unió Europea consideren la regulació tributària un dels àmbits en què els legisladors nacionals han de posar el màxim interès en reduir les càrregues administratives, sobretot a les empreses.

En el tribut que ara es crea, es preveuen dues figures:

- D'una banda, el contribuent, que és la persona que realitza el fet imposable, i que és l'empresa armadora i naviliera;
- D'una altra, el substitut del contribuent, que és l'empresa consignatària del vaixell; aquesta és una figura obligatòria per als grans vaixells, i és la que realitza, en representació d'aquests, tots els tràmits amb les autoritats portuàries

Quant a les càrregues administratives, s'ha procurat establir les mínimes necessàries per a la correcta i necessària gestió de l'impost.

En relació amb el contribuent, se centren en l'acreditació d'aquells elements que només ell coneix i està en disposició d'aportar:

- o Així, en cas que vulgui acreditar unes emissions inferiors a les que resulten de les taules a què es refereix l'article 7 de l'avantprojecte, ha de posar a disposició dels consignataris els certificats acreditatius del consum específic o del factor

15/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 15 de 22

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

d'emissió, emesos per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat.

- També ha d'aportar aquella documentació acreditativa de les circumstàncies que donen lloc a l'aplicació de les reduccions i bonificacions: el temps de connexió a xarxa elèctrica, el temps d'ús de les bateries internes i els certificats acreditatius de millora energètica.
- També li pertoca la justificació del temps de descàrrega de petroli, de la concurrència d'algunes circumstàncies que afectin a la durada de l'escala, de l'ús de combustibles de zero emissions

Quant al substitut del contribuent, està obligat a presentar i ingressar la corresponent autoliquidació (article 13), amb una periodicitat semestral (article 14) en què ha d'incloure totes les escales meritades durant el període de liquidació per tots els contribuents a qui representi.

Com s'exposa en l'apartat 3.4 següent, l'Agència Tributària de Catalunya posarà a disposició dels consignataris les eines telemàtiques necessàries perquè el compliment de les seves obligacions sigui àgil i eficient.

D. Informe d'impacte de gènere

La proposta no conté cap terme androcèntric ni sexista del llenguatge, ni cap referència a la utilització de termes que suposin discriminació per raó de sexe, d'acord amb les previsions del Decret 107/1987, de 13 de març, pel qual es regula l'ús de les llengües oficials per part de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, amb l'objecte de promoure l'ús d'un llenguatge simplificat i no discriminatori i de la terminologia catalana normalitzada. Així mateix, i des d'una vessant material, la proposta no té impacte de gènere i respecta plenament el principi d'igualtat d'oportunitat entre homes i dones, en aplicació de la transversalització de gènere.

3.3 Comparació de les opcions de regulació considerades

L'instrument tributari com a eina per a potenciar el canvi de conductes s'inscriu dins les polítiques públiques mediambientals, però no és l'única; pot coexistir amb polítiques de despesa (ajuts) o també amb règims sancionadors.

Ara bé, escollida la via tributària, aquesta només pot efectuar-se mitjançant norma amb rang de llei.

16/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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

Original electrònic / Còpia electrònica autèntica

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

Data creació còpia:
31/10/2023 13:10:55

Pàgina 16 de 22

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

	OPCIÓ 1: "NO FER RES" O MANTENIR LA SITUACIÓ ACTUAL		OPCIÓ 2: OPCIÓ PROPOSADA	
IMPACTES	COSTOS	BENEFICIS	COSTOS	BENEFICIS
<i>Impacte pressupostari</i>	No disposar d'una font d'ingressos per a dotar el Fons per a la protecció de l'ambient atmosfèric		<u>Administració de la Generalitat</u> La gestió, recaptació i inspecció de l'impost està atribuïda a l'Agència Tributària de Catalunya que la portarà a terme amb els seus mitjans personals i materials	<u>Recaptació:</u> 7,6 milions d'euros anuals
<i>Impacte econòmic</i>	Costos econòmics derivats de les emissions: despesa sanitària		Import a ingressar com a conseqüència de la subjecció a l'impost	
<i>Impacte social i ambiental</i>	Costos ambientals derivats de les emissions: salut de les persones, animals i plantes a curt i llarg termini.		Costos ambientals derivats de les emissions: salut de les persones, animals i plantes a curt i llarg termini	- Incentivar millors pràctiques ambientals per part de la indústria naviera i per part dels ports per tal de reduir les emissions de NOx i PM
<i>Impacte normatiu</i>	Càrregues administratives per a les empreses: no n'hi ha		Càrregues administratives per a les empreses: 148.456,39 euros anuals	
VALORACIÓ SOBRE L'ASSOLIMENT DELS OBJECTIUS	No fer res mantindria l'escenari actual de nivells de qualitat de l'aire superiors als nivells admissibles per la normativa vigent i amb altes emissions de NOx i PM d'origen portuari en els propers anys nocives per a la salut de les persones i pel medi ambient.		La proposta normativa de creació d'un impost mediambiental pot contribuir de manera efectiva a la reducció d'emissions de NOx i PM.	

17/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 17 de 22



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

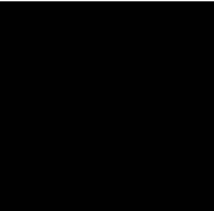
3.4 Implementació, seguiment i avaluació de la norma

La implementació de la norma, això és, l'aplicació del tribut, que inclou les tasques de gestió, recaptació i inspecció correspon a l'Agència Tributària de Catalunya. Això comporta la posada en funcionament del sistema telemàtic de presentació i ingrés, si escau, de les autoliquidacions; l'adaptació dels aplicatius informàtics i la realització de formació del personal. Sens perjudici de les campanyes d'informació i difusió als agents implicats.

D'altra banda, la revisió en via economicoadministrativa correspon a la Junta de Tributs.

Finalment, el seguiment i avaluació de la norma pertoca a la Secretaria d'Hisenda, concretament a la Direcció general de Tributs i Joc, sens perjudici que el mateix avantprojecte prevegi en la seva disposició addicional única, 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: amb avaluació de l'adequació de l'impost a la finalitat perseguida.

18/22

	Doc. original signat per: Natàlia Caba i Serra 22/09/2023	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 13:10:55 Pàgina 18 de 22
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	

Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Annex A. Test de pimes

Dades de la iniciativa	
Títol	Avantprojecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells

Identificació de la població d'empreses afectades	
Pel que fa a contribuents, es desconeixen les dimensions exactes de les empreses navilieres i dels armadors, però presumiblement es tracta de grans empreses. - Al Port de Barcelona el nombre de grans vaixells que va operar el 2022 va ser de 1.472. - Al Port de Tarragona, el nombre de grans vaixells que va operar va ser de 897. - A la resta de ports de Catalunya, gestionats per Ports de la Generalitat, el nombre de grans vaixells va ser de 75. Quant als consignataris, s'estima que hi pot haver un màxim d'unes 86 entitats consignatàries en total actuant a Catalunya. Es desconeixen les seves dimensions.	

Consulta al sector afectat										
	<table><tr><td></td><td>Sí</td><td>No</td></tr><tr><td>1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?</td><td>☒</td><td>☐</td></tr><tr><td>2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?</td><td>☒</td><td>☐</td></tr></table>		Sí	No	1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?	☒	☐	2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?	☒	☐
	Sí	No								
1. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?	☒	☐								
2. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?	☒	☐								
Observacions: Durant els treballs preparatoris de l'avantprojecte es va celebrar reunió amb l'Associació d'agents consignataris de vaixells de Barcelona, essent aquesta una entitat que reuneix als principals consignataris de vaixells que operen en territori de Catalunya.										

19/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023Document 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 13:10:55

Pàgina 19 de 22



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

Mesurament de l'impacte sobre les pimes

	Sí	No
3. S'ha quantificat les càrregues administratives que es deriven del compliment de les mesures proposades?	☒	☐
4. S'ha quantificat els costos financers o els costos substantius més rellevants de la proposta normativa?	☒	☐
5. Es garanteix que els costos que es generen per a les pimes no impliquen desavantatges competitius en relació amb les empreses de major dimensió?	☒	☐
6. Es garanteix que les pimes poden operar en condicions de lliure competència en el mercat?	☒	☐

Valoració de mesures específiques per a les pimes

	Sí	No
7. S'ha avaluat alguna opció que simplifiqui o flexibilitzi el compliment de la regulació per a les empreses més petites i, alhora, permeti assolir els objectius públics perseguits?	☐	☒
8. S'ha adoptat alguna d'aquestes opcions de regulació més flexibles per a les pimes a la proposta normativa?	☐	☒
9. S'ha redactat la proposta normativa en un llenguatge senzill i comprensible per a una persona sense formació específica en dret?	☒	☐
10. Es contribueix a simplificar el marc regulador del sector per tal de fer-lo més accessible?	☐	☒

Observacions: L'avantprojecte de llei crea un impost, i no té per objecte la regulació del sector: ni del transport marítim de mercaderies i persones, ni dels consignataris. Dit això, i una vegada s'implementi la norma, des de l'Agència Tributària de Catalunya es posaran a l'abast dels obligats tributaris les eines necessàries per al compliment de les seves obligacions. L'impost grava les emissions dels grans vaixells, essent indiferent que l'obligat tributari – contribuent o substitut – sigui una gran empresa o una pime.

20/22

Doc. original signat per:
Natàlia Caba i Serra
22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 20 de 22

Annex B. Càrregues administratives

Núm.	Obligacions d'informació	Artic.	Preu (p) €/h				Temps (t) h				p x t				Suma	Freqüència / any ²	Nombre empreses afectades/ esdeveniments N	Q (F, N)	Cost € Q (p x t)
			Adm.	Teo.	Prof.	Dir.	Adm.	Teo.	Prof.	Dir.	Adm.	Teo.	Prof.	Dir.	p x t				
	Població afectada: contribuent: navilier i armador																		
1	Càlcul BI. Petrolers. Justificació documental que acrediti el temps de descàrrega durant l'escala. l'ha de posar a disposició de l'entitat consignatària del vaixel en aquella escala.	Art. 7. ap.2.2.1; 2.2.2; 2.3.1 i 2.3.2	25,13	33,04	43,10	60,54	0,50	1,00	0,00	0,00	12,57	33,04	0,00	0,00	45,61	1,00	213	213,00	9.713,87 €
2	Càlcul BI. Posar a disposició de l'entitat consignatària documentació acreditativa de la utilització de combustibles 0 emissions.	Art. 7 ap. 4	25,13	33,04	43,10	60,54	0,50	1,00	0,00	0,00	12,57	33,04	0,00	0,00	45,61			0,00	0,00 €
3	Càlcul BI. Posar a disposició de l'entitat consignatària justificació documental de la permanència a port més de 240 hores.	Art. 7 ap. 5	25,13	33,04	43,10	60,54	0,50	0,50	0,00	0,00	12,57	16,52	0,00	0,00	29,09	1,00	55	55,00	1.599,68 €
4	Càlcul BI. Posar a disposició de l'entitat consignatària els certificats d'una societat de classificació de vaixel·ls o d'una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat.	Art. 7 ap. 5	25,13	33,04	43,10	60,54	0,50	0,50	0,00	0,00	12,57	16,52	0,00	0,00	29,09	1,00	2.137	2.137,00	62.154,65 €
5	Reduccions Posar a disposició de l'entitat consignatària del vaixel en aquella escala - El temps de connexió a la xarxa elèctrica del port durant l'amarratge. - El temps d'ús de les bateries durant l'amarratge. - Certificat del fabricant on consti el temps de descàrrega de les bateries.	Art. 8.3 Art. 11.1	25,13	33,04	43,10	60,54	0,50	1,00	0,00	0,00	12,57	33,04	0,00	0,00	45,61	1,00	598	598,00	27.271,79 €
6	Bonificació per disposar de sistema de connexió elèctrica a mo i posar a disposició del consignatari la documentació acreditativa	Art. 11.1	25,13	33,04	43,10	60,54	0,50	0,50	0,00	0,00	12,57	16,52	0,00	0,00	29,09	1,00	38	38,00	1.105,23 €
7	Bonificació per disposar de certificats acreditatius de millora energètica posar a disposició del consignatari la documentació acreditativa	Art. 11.2	25,13	33,04	43,10	60,54	0,50	0,50	0,00	0,00	12,57	16,52	0,00	0,00	29,09	1,00	316	316,00	9.190,86 €
Cost càrregues administratives contribuent navilier i armador																			111.038,08 €
	GESTIÓ DE L'IMPOST: Població afectada: consignataris. Substitut del contribuent																		
8	Presentar semestralment l'autoliquidació de l'impost	Art. 14	25,13	33,04	43,10	60,54	8,00	0,50	0,00	0,00	201,04	16,52	0,00	0,00	217,56	2,00	86	172,00	37.420,32 €
Cost gestió de l'impost consignataris. Substitut del contribuent																			37.420,32 €
COST TOTAL																			148.458,40 €

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

Doc original signat per:
Natàlia Caba i Serra 22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 21 de 22



Generalitat de Catalunya
Departament d'Economia i Hisenda

ORIGEN DE LES DADES EN RELACIÓ AMB LES CÀRREGUES ADMINISTRATIVES:

POBLACIÓ:

Les estimacions de població s'han fet a partir del nombre d'esdeveniments (escales a port), llevat de l'obligació de presentar l'autoliquidació.

Pel càlcul del nombre d'esdeveniments objecte d'aquest impost s'ha considerat el nombre d'escales que realitza cada tipus d'operador afectat en base a les dades d'escales a ports de Catalunya durant el 2022.

FREQUÈNCIA:

Correspon a la freqüència de compliment de l'obligació d'informació en un any.

Quan la quantificació de la càrrega administrativa es fa a partir del nombre d'esdeveniments (escales), la freqüència és 1.

La càrrega administrativa relativa a la presentació de l'autoliquidació de l'impost, al quantificar-se a partir del nombre d'empreses afectades, té una freqüència de 2, atès que s'ha de presentar semestralment (Article 14.1 AVPL).

PREU:

Les dades de preu provenen de la Guia de Bones Pràctiques per a l'elaboració i la revisió de la normativa amb [Actualització 2022 del paràmetre preu de la Guia de Bones Pràctiques](#)

TEMPS:

Les dades de temps s'han obtingut de l'estimació pròpia de la unitat promotora.

22/22

Doc original signat per:
Natàlia Caba i Serra 22/09/2023

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 13:10:55

Pàgina 22 de 22