



Nota sobre l'avaluació de l'impacte de les mesures proposades

Projecte normatiu:

Avantprojecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells (SIG22ECO1921)

Unitat promotora-Departament:

Departament d'Economia i Finances

Tècnic/s de l'Àrea de Millora de la Regulació:

Carlos López i Brígida Lorenzo

Observacions sobre la memòria d'avaluació

La memòria d'avaluació hauria de sintetitzar els resultats de l'anàlisi efectuada i aportar informació suficient sobre el problema que es vol resoldre, els objectius perseguits i les diferents alternatives existents. Així doncs, la memòria d'avaluació no s'ha de limitar a justificar l'opció proposada, sinó que la seva lectura hauria de permetre entendre quins són els pros i els contres de les opcions considerades i qui es veurà afectat.

Les observacions que es formulen a continuació sobre alguns dels elements de l'anàlisi segueixen l'estructura de la memòria d'avaluació que es recull a les [Recomanacions sobre el contingut de la memòria d'avaluació](#).

Per si us pot ser d'utilitat i a tall exemplificatiu, podeu consultar l'apartat de [Bones Pràctiques](#) que consta a la intranet del Departament de la Presidència i també el [Repositori d'avaluacions ex-ante](#) del web departamental sobre [Millora de la regulació](#).

1. Anàlisi del context i identificació de les opcions

1.A. Els problemes que es pretenen solucionar

L'avaluació de l'impacte normatiu s'inicia sempre amb la verificació de l'existència d'un problema (entès en sentit estricte però també com una situació susceptible de millora). Per tant, la memòria d'avaluació també ha de començar amb una exposició clara dels elements que defineixen el problema que es pretén resoldre. Amb aquesta finalitat i atenent a la proporcionalitat de l'anàlisi, cal referir-se sempre a les causes que el generen i les seves conseqüències, així com a la població afectada. A més, és important valorar la seva dimensió i aportar evidència empírica que sustenti les afirmacions que s'efectuen.

En la memòria elaborada s'assenyala que "els nivells de qualitat de l'aire (...) són superiors als nivells admissibles per la normativa vigent" i s'anticipa la necessitat d'implementar mesures públiques per reduir aquestes emissions. Tanmateix, seria convenient indicar en aquest apartat en quin grau contribueixen les emissions portuàries dels grans vaixells al problema global de contaminació de l'ambient atmosfèric que es posa de manifest. En aquest sentit, es recomana:

Pl. Sant Jaume, 4
Palau de la Generalitat
08002 Barcelona
Tel. 93 402 46 00

Doc. original signat per:
Carlos López Garzo
14/02/2023,
Brígida Lorenzo Caselles
14/02/2023,
Paula Ortí Ferrer 14/02/2023

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 13:46:34

Pàgina 1 de 9



- Reflectir les xifres actuals d'òxids de nitrogen i partícules, en endavant de NOx i PM, d'origen portuari. En aquest cas, seria suficient amb reproduir les dades que figuren en la memòria general¹, atès que permeten contextualitzar el problema existent;
- Identificar breument quines actuacions, tant normatives com no normatives, orientades al control d'emissions en l'àmbit portuari s'han dut a terme fins ara i les raons per les quals es consideren insuficients².

1.C. Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives

Per assolir els objectius perseguits sempre hi ha diferents alternatives possibles. A la memòria d'avaluació només s'han de descriure les opcions més rellevants considerades per la unitat promotora durant l'avaluació. Això sí, és important que s'explicitin aquelles que s'hagin plantejat per les persones o sectors interessats en el marc dels processos de consulta, així com que es justifiquin les raons per descartar algunes de les opcions identificades sense haver analitzat el seus impactes.

Ahora, cal tenir present que quan s'identifiquen les opcions, hi ha 2 nivells diferents: l'instrument d'intervenció —que pot ser normatiu (lleí, decret...) o no normatiu (autoregulació, coregulació...)— i el contingut o enfocament de la intervenció. Per tant, en aquest apartat, s'han de posar en relleu quines són les principals opcions valorades per la unitat des d'aquestes dues perspectives.

Pel que fa al contingut, cal identificar i explicar els principals elements o mesures que defineixen les diferents alternatives, com a mínim, els de les dues solucions següents: a) l'opció de "no fer res" o mantenir la situació actual, que s'ha de valorar sempre, ja que constitueix el punt de comparació amb qualsevol altra alternativa; b) l'opció proposada al text.

En relació amb la "identificació de les opcions de regulació" que es fa en la memòria d'avaluació, s'efectuen els següents suggeriments a fi de millorar la seva descripció:

Respecte l'opció de "no fer res", més enllà d'assenyalar que des de la perspectiva jurídica comportaria un incompliment del mandat previst en la disposició addicional 12a de la [Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic](#), caldria explicar quina és la característica essencial d'aquesta opció, ja que constitueix el paràmetre bàsic de comparació amb l'opció proposada. Sens perjudici d'un millor criteri per part de la unitat promotora, aquesta opció comporta que les emissions de NOx i PM de grans vaixells no tinguin un règim de control específic i la protecció ambiental d'aquestes emissions a Catalunya s'articuli a través de bonificacions ambientals en les taxes d'entrada i estada en els ports de Catalunya.

En el cas de l'opció proposada, la unitat promotora justifica l'instrument que ha de donar forma a aquesta intervenció, que ha de ser una norma amb rang de llei. En termes de contingut, aquesta opció consisteix en crear un tribut propi amb una finalitat extra fiscal, amb les característiques següents:

- Es graven les emissions de NOx i de PM emeses per grans vaixells;

¹ Alternativament, també podrien ser d'utilitat les dades recollides en la memòria preliminar.

² En el tràmit de consulta pública, l'[Autoritat Portuària de Barcelona](#) destaca que les taxes vigents que apliquen actualment, graven l'ús de vaixell en el seu accés i atracament i que, aquestes taxes ja gaudeixen de bonificacions ambientals. Per exemple, es podrien exposar les raons per les quals les empreses no aprofiten aquestes bonificacions (alt cost dels dispositius en comparació amb la bonificació, falta d'informació, manca d'infraestructures que permei acollir-se a les bonificacions, etc.). També seria interessant aportar dades sobre el nombre d'empreses que han gaudit d'aquestes bonificacions.

	Doc. original signat per: Carlos López Garzo 14/02/2023, Brigida Lorenzo Caselles 14/02/2023, Paula Ortí Ferrer 14/02/2023	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 13:46:34 Pàgina 2 de 9
--	---	---	---



- El gravamen comprèn tota l'estada del vaixell al port (maniobra, atracament i fondeig);
- Són contribuents el navilier i l'armador. El substituït del contribuent és la persona consignatària del gran vaixell, qui paga formalment l'impost i compleix les obligacions formals;
- L'impost es gestiona a través d'un sistema d'autoliquidació, amb caràcter trimestral.

Cal remarcar que el marc de la intervenció i els objectius perseguits ofereixen un ampli ventall d'alternatives, que seria convenient identificar en aquest apartat i exposar les raons per les quals es descarten. A tall merament exemplificatiu en base a [actuacions complementàries analitzades a nivell europeu](#)³, algunes alternatives podrien ser:

- [establiment d'un límit de velocitat](#)⁴ pels vaixells amb el que s'ha vist que es redueixen fins a un 15% les emissions de NOx;
- [ajuts a les empreses del sector marítim](#) perquè instal·lin mecanismes que permetin reduir emissions a les embarcacions ja existents;
- ajuts als ports per a dotar-los d'infraestructures respectuoses amb el medi com la seva electrificació, a fi que els vaixells estiguin obligats a "endollar-se" en atracar i deixar d'emetre gasos al port⁵;
- prohibició dels combustibles fòssils al port o implementar [tècniques d'estalvi](#)⁶ de combustible ja estudiades per reduir emissions d'altres gasos com el CO₂ i que es podrien aconseguir amb poc o sense cost.

En tot cas, si la unitat promotora preveu adoptar algunes d'aquestes mesures de forma complementària a l'establiment de l'impost, caldria incorporar-ho en aquest apartat. De fet, la memòria d'avaluació hauria de ser concebuda com el document que reflecteix una anàlisi d'alternatives, raó per la qual hagués estat convenient analitzar els impactes diferencials de terceres opcions.

2. Anàlisi dels impactes econòmics, socials i ambientals més rellevants de les opcions considerades

2.A. Informe d'impacte pressupostari

En la memòria d'avaluació elaborada es fa una estimació de la recaptació que s'espera obtenir amb la creació del tribut, aspecte que cal valorar positivament. Tanmateix, en aquest informe també s'ha de valorar l'impacte sobre els recursos personals i materials de les administracions públiques. Per tant, es recomana completar l'apartat amb una valoració, o si fos possible, una

³ Veure apartat 2.3 sobre l'anàlisi d'alternatives a nivell europeu per a la reducció de NOx: [Mesures a nivell de la UE per reduir les emissions de NOx](#)

⁴ Es recomana veure les taules 18 i 19 de la pàgina 101 sobre costos i beneficis de diferents escenaris de regulació de la velocitat en vaixells i el resultat aconseguit en termes d'emissions de NOx. Estudi realitzat per Environmental Research Institute. Suècia i CE. Delft (2012): [Regulated Slow Steaming in Maritime Transport An Assessment of Options, Costs and Benefits](#).

⁵ Aquesta opció ha estat plantejada en fase de consulta per l'Autoritat Portuària de Barcelona.

⁶ Veure quadre de la pàgina 2 "The 10 most effective existing technical and operational measures to reduce CO₂ emissions from shipping" de l'article de la Comissió Europea: [Time for international action on CO₂ emissions from shipping](#)



estimació⁷ de la incidència que pot requerir l'aplicació del nou tribut pel que fa a la seva implementació (per exemple, si es disposen de mitjans per mesurar els elements de la base imposable), control (per exemple, com es podria verificar la informació aportada pels contribuents) i gestió (per exemple, si cal adaptar els equips informàtics, formularis, etc.).

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

En aquest apartat de la memòria d'avaluació es fa una valoració de la incidència de l'opció proposada en termes de càrregues administratives.

Tanmateix, en relació amb l'anàlisi d'impacte, seria convenient:

- Analitzar si l'establiment d'una periodicitat trimestral de les autoliquidacions és necessari i proporcionat, i valorar la possibilitat de preveure altres freqüències (semestral o anual⁸) menys costoses. En tot cas, caldria justificar les mesures proposades des d'aquesta perspectiva i recollir les raons que, eventualment, haurien dut a descartar mesures de reducció càrregues administratives.
- Quantificar la totalitat de càrregues administratives que preveu l'Avantprojecte de llei, ja que únicament es quantifica el cost de presentar les autoliquidacions. Cal tenir en compte que altres obligacions instrumentals, com disposar de determinats registres i mantenir-los a disposició de l'Agència Tributària també serien obligacions d'informació el compliment de les quals genera càrregues administratives. A fi de facilitar aquesta tasca, s'adjunta una proposta de quantificació, que hauria de ser revisada i completada per la unitat promotora. També es pot consultar l'[Exemple de quantificació de càrregues administratives](#), disponible a la intranet del Departament de la Presidència.

2.D. Informe d'impacte econòmic i social

En aquest apartat de la memòria d'avaluació s'estima el nombre de contribuents que resultaran afectats amb l'opció proposada i s'explica la finalitat de la recaptació. Per tal de completar aquest apartat, caldria valorar des del punt de vista qualitatiu els costos que pot tenir l'opció proposada sobre el sector afectat, en especial en termes de competitivitat⁹, a curt i a llarg termini.

⁷ En tot cas, aquest suggeriment es formula amb caràcter opcional, a fi d'evidenciar que el compliment de la norma serà factible. Com exemples, podeu consultar la memòria d'avaluació de l'[Avantprojecte de llei de memòria democràtica de Catalunya](#) (pàgines 6 a 18) o del [Projecte de decret pel qual s'estableix el procediment per a declarar una parcel·la agrícola i ramadera en desús i es regula el funcionament del Registre de parcel·les agrícoles i ramaderes en desús](#) (pàgines 13 a 18 i Annex 3.a).

⁸ Tenen una freqüència anual: l'[Impost sobre l'emissió d'òxids de nitrogen a l'atmosfera produïda per l'aviació comercial](#); o l'[impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica](#).

⁹ Per exemple, les directrius de la Comissió Europea sobre avaluació d'impacte normatiu compten amb una eina específica per avaluar l'impacte sobre la competitivitat: [Tool#21.Sectoral Competitiveness](#).

https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox/better-regulation-toolbox_en

Per determinar si la intervenció pot tenir un impacte significatiu que requereixi una anàlisi més aprofundida, cal valorar els efectes en relació amb els elements clau de la competitivitat: costos i preus (inputs, capital, treball, costos de producció, distribució...); capacitat d'innovar i competitivitat internacional. El document inclou un check-list amb aquesta finalitat.



D'una banda, estaria bé analitzar el possible efecte dissuasori que pot tenir el tribut sobre els ports de Catalunya i les empreses afectades, i la seva contribució a assolir la finalitat, que és reduir emissions. Aquesta anàlisi resulta rellevant a fi de contrarestar les consideracions de l'Autoritat Portuària de Barcelona, que quantifica en un 40% el volum de tràfic de contenidors que pot canviar de port amb relativa facilitat. En concret, es recomana analitzar:

- el cost que pot suposar per les empreses afectades implementar millores tecnològiques^{10,11} per poder acollir-se a les reduccions o bonificacions previstes al tribut i si tenen capacitat financera suficient per fer-hi front;
- si les empreses poden tenir majors incentius per operar en altres ports (estatals, comunitaris o extracomunitaris);

D'altra banda, aquest informe s'hauria de completar amb una valoració del resultat del Test de pimes de l'annex 5A. En especial, des de la perspectiva de la proporcionalitat de la mesura, resultaria convenient exposar si el concepte d'arqueig brut té en compte la dimensió de les empreses afectades. Si fos el cas, es podria fer referència al [Reglament \(UE\) 2015/757](#) del Parlament Europeu i del Consell de 29 d'abril del 2015 relatiu al seguiment, notificació i verificació de les emissions de diòxid de carboni generades pel transport marítim i pel qual es modifica la Directiva 2009/16/CE, que relaciona la utilització d'aquest concepte amb una afectació menor sobre les pimes¹².

Des d'un punt de vista formal, indicar que en el darrer paràgraf del contingut relatiu a l'impacte social de la memòria d'impacte, es posa de manifest una problemàtica concreta en quant a la dispersió de les emissions per escala que afecta a certes embarcacions, no obstant, no s'indica què es preveu implementar per evitar o ponderar aquestes situacions, i per tant, es troba a faltar alguna indicació sobre aquest aspecte per donar coherència al text.

I finalment, i atès que està vinculat a la quantificació de la base Imposable i per tant té un impacte econòmic, es vol fer palès que resulta difícil d'entendre la coherència entre l'apartat 3 i l'apartat 5 de l'article 7 del text articulat de la proposta normativa atès que a l'apartat 3 el temps de maniobra es considera una variable, i a l'apartat 5 es fixa el seu valor en una hora.

3. Comparació de les opcions considerades

En aquest apartat de la memòria d'avaluació es fa una reiteració de l'apartat 1.C, relatiu a la identificació de les opcions de regulació. Tanmateix, en aquest apartat s'han de comparar els

¹⁰ Pot aportar dades al respecte el contingut de la taula 2 sobre els diferents costos de millores tecnològiques per a reduir emissions de CO₂ i la seva comparació amb la manera de fer habitual [Time for international action on CO₂ emissions from shipping](#) (font: Maddox 2012).

¹¹ Poden servir de referència les dades de la taula 1 de la pàgina 2 sobre viabilitat, potencial i cost estimat de les tecnologies de reducció de les emissions de NOx. [Mesures a nivell de la UE per reduir les emissions de NOx](#), on s'indiquen rangs de costos d'incorporació de sistemes de reducció d'emissions de NOx en embarcacions ja existents que normalment amb llarga vida útil. Aquests costos van des del guany (-2.242 €/t de NOx reduït degut a l'estalvi en combustible que pot suposar) a un cost màxim (17.406 €/t de NOx reduït) segons tipus de vaixell i combustible utilitzat (preus de 2010).

¹² Segons el considerant 19 del [Reglament \(UE\) 2015/757](#) utilitzar el concepte d'arqueig brut i el lliand de les 5.000 tones afecta directament al nombre d'embarcacions que estaran subjectes al pagament de l'impost, el volum d'emissions que es gravaran i en conseqüència, les carregues administratives que se'n derivaran ja que implicarà que quedin fora de tributació aproximadament un 45 % de les embarcacions, pimes principalment. Tot i així es garanteix que el 90% de les emissions portuàries quedin gravades. En contraposició, cal tenir en compte que aquest lliand deixarà fora de la tributació per emissions NOx i PM a sectors com el dels mega-iots de luxe.



impactes de les diferents opcions considerades que permeti visualitzar que l'opció proposada és la millor alternativa.

En aquesta línia, un cop ampliat l'anàlisi dels impactes segons els suggeriments efectuats en aquesta nota, es recomana completar l'apartat amb unes breus conclusions de les raons per les quals l'opció escollida és la millor opció.

D'altra banda, als efectes de visualitzar de forma clara la comparació d'alternatives es suggereix completar el quadre de comparació d'opcions de regulació a l'annex 5.B.

4. Implementació, seguiment i avaluació de la norma

En aquest apartat cal posar en relleu si s'han previst les mesures d'execució necessàries per garantir la implementació i el compliment de la nova regulació, si ja s'han establert els indicadors relacionats amb els objectius de la intervenció que permetin valorar l'eficàcia i eficiència de l'opció triada, així com si ja es disposa d'una planificació per efectuar el seguiment i l'avaluació de la norma aprovada.

Pel que fa a la implementació, seria convenient que, com a mínim, s'identifiquessin quines seran les actuacions necessàries per a l'aplicació efectiva del tribut, si fos possible, delimitades en el temps. Sens perjudici d'un millor criteri per part de la unitat promotora, aquestes mesures serien: posar en funcionament el sistema telemàtic de presentació d'autoliquidacions; adaptar els recursos personals i materials per gestionar i recaptar el tribut; o realitzar campanyes d'informació i difusió sobre les característiques del tribut.

Finalment, tenint en compte l'obligació d'avaluar la futura norma, caldria explicar breument com es farà el seguiment i avaluació sobre l'assoliment dels objectius marcats. En aquest sentit, convindria assenyalar aquells indicadors que permetin fer aquest seguiment i avaluació, com podrien ser, a tall merament d'exemple: nivells d'emissions per hora dels vaixells; nombre i import de les autoliquidacions presentades; nombre de les reduccions i bonificacions aplicades; nombre d'escales als ports catalans, etc.

5. Annexos

5.A. Test de pimes

Identificació de la població afectada: malgrat que en el document es posa de manifest que no es disposen de dades concretes sobre la dimensió de les empreses afectades, resultaria convenient aportar una aproximació sobre l'estructura d'aquestes empreses. En aquest cas, sembla que les autoritats portuàries disposen de dades sobre l'operativa marítima que podrien permetre dur a terme una aproximació¹³. Cal advertir que aquestes dades resulten indispensables a fi de poder valorar els possibles efectes de l'impost i la possible major afectació que pot tenir per les pimes en comparació amb les empreses de menor dimensió.

Pregunta 1 i 2: en l'apartat observacions caldria explicar breument per què aquesta associació és representativa dels interessos de les pimes.

Pregunta 4: caldria contestar "sí", atès que l'impost és un cost financer.

¹³ En aquest sentit, [l'Autoritat Portuària de Barcelona](#), que al tràmit de consulta pública es posa a disposició de la unitat promotora als efectes de facilitar informació estadística sobre l'operativa marítima del Port de Barcelona.

	Doc. original signat per: Carlos López Garzo 14/02/2023, Brigida Lorenzo Caselles 14/02/2023, Paula Ortí Ferrer 14/02/2023	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 13:46:34 Pàgina 6 de 9
		Original electrònic / Còpia electrònica autèntica	
		CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	



Preguntes 5 i 6: aquesta resposta està condicionada a la rellevància dels costos i els efectes que pugui tenir l'impost sobre la competitivitat de les empreses que gestionen aquest vaixells objecte de l'impost. En aquest sentit, en la memòria d'avaluació no s'aporten dades sobre el segment d'empreses afectades ni tampoc cap anàlisi sobre els possibles efectes econòmics de l'impost. Si bé s'afirma que "presumiblement" afecti grans empreses, ni en la memòria d'avaluació ni al Test es fa cap reflexió sobre l'afectació de empreses que tenen una dimensió reduïda.

Preguntes 7 i 8: caldria explicar en l'apartat d'observacions quines mesures s'han avaluat. Si està relacionat amb l'arqueig brut, com sembla ser, caldria explicitar-ho. També caldria valorar si la resposta 8 s'hauria de contestar de manera afirmativa, de fet, el Test és flexible i permet introduir diferents mesures (f. *Altres mesures que beneficiïn especialment a les pimes*).

5.B. Quadre de comparació de les opcions de regulació

A continuació s'inclou un quadre de comparació de les opcions, que s'hauria de completar i revisar abans d'annexar-lo en la memòria d'avaluació. En tot cas, els exemples identificats són purament exemplificatius, a fi de facilitar la realització d'aquesta tasca.

En aquest supòsit especial, cal advertir que un impost seria el que en avaluació es consideren transferències¹⁴ als efectes de visualitzar els efectes redistributius de les rentes, no obstant això, atesa la finalitat extra fiscal de l'impost que ens ocupa, sí que es considerarà impacte pressupostari.

IMPACTES	OPCIÓ 1: "NO FER RES" O MANTENIR LA SITUACIÓ ACTUAL		OPCIÓ 2: OPCIÓ PROPOSADA	
	COSTOS	BENEFICIS	COSTOS	BENEFICIS
Impacte pressupostari			<u>Administració de la Generalitat</u> Nous recursos personals i materials necessaris per habilitar la creació i gestió del nou impost per part de l'Agència Tributària.	<u>Administració de la Generalitat</u> Nova recaptació prevista que oscil·la entre els 9,7 i els 34 milions d'€ de manera progressiva, des d'1€/kg/NOx/PM per al primer exercici fins als 3,5 €.
Impacte econòmic		- No afectació a la competitivitat entre ports (estats, comunitaris i extracomunitaris) per possible disminució d'afluència a ports on no hi ha impost; - No afectació a la competitivitat per impacte de costos en les empreses	- Possible afectació sobre la competitivitat entre els ports catalans i altres ports estats, comunitaris o extracomunitaris per disminució del nombre d'escalas; - Possible afectació sobre la competitivitat i les empreses afectades,	

¹⁴ En aquest aspecte es recomana veure la pàgina 22 de la [Guia pràctica 9 - Introducció a l'avaluació econòmica](#) d'Ivàlua.

		navieres (impost i costos per mecanismes menys contaminats); - No afectació ni directa ni indirecta sobre l'economia dels ports catalans, llocs de treball derivats que puguin veure's afectats per una possible disminució de l'afluència cap a ports sense impost.	principalment les de menor dimensió, pimes per insuficient capacitat financera per fer front al pagament de l'impost i possibles implementacions de mecanismes de reducció d'emissions.	
Impacte social i ambiental	Costos ambientals derivats de les emissions: salut ¹⁵ 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. Es preveu una reducció de les emissions per dues vies: - la recaptació destinada al Fons per a la Protecció de l'Ambient Atmosfèric permetre aplicar mesures per reduir les emissions; - incentivarà millors pràctiques ambientals per part de la indústria naviera.	
Impacte normatiu	<u>Càrregues administratives per a les empreses:</u> no n'hi ha		<u>Càrregues administratives per a les empreses:</u> increment de 512.417,52 € ¹⁶	
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 ¹⁷ 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.	

¹⁵ El NOx és un gas incolor i inodor que es percep només pel seu efecte negatiu sobre la salut en els éssers humans, animals i plantes. En combinació amb la humitat es transforma en àcid nítric corrosiu (HNO₃) i causa problemes en els bronquis, pulmons, ulls i pell, incrementant els riscos de malalties respiratòries i cardiovasculars i de càncer de pulmó en la població. [Agència de Salut Pública de Catalunya \(ASPCAT\). Efectes sobre la salut dels Òxids de nitrogen.](#)

¹⁶ Caldria revisar i completar la proposta de quantificació tramesa.

¹⁷ Dades de situació reflectides a la figura 1 de la pàgina 5 de l'informe: [Mesures a nivell de la UE per reduir les emissions de NOx](#)



Generalitat de Catalunya
Departament de la Presidència
Secretaria del Govern
Àrea de Millora de la Regulació

Analista d'impacte econòmic de projectes normatius

Analista de projectes normatius

Cap de l'Àrea de Millora de la Regulació

9/9

Doc. original signat per:
Carlos López Garzo
14/02/2023,
Brigida Lorenzo Caselles
14/02/2023,
Paula Ortí Ferrer 14/02/2023

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 13:46:34

Pàgina 9 de 9