



Consell de Treball,
Econòmic i Social
de Catalunya

14

Dictamen

2023

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



Dictamen 14•2023

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



Els continguts d'aquesta obra estan subjectes a una llicència Creative Commons del tipus reconeixement d'autoria, usos no comercials i sense obra derivada. Se'n permet la reproducció, distribució i comunicació pública sempre que se'n citi l'autor o autors i l'editor i no es faci un ús comercial de l'obra original ni se'n creïn obres derivades. Podeu consultar un resum dels termes de la llicència a: [Llicència Creative Commons](#)

© Generalitat de Catalunya

Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya

Diputació, 284

08009 Barcelona

Tel. 93 270 17 80

Adreça Internet: ctesc.gencat.cat

A/e: ctesc@gencat.cat

ISSN: 2696-5410

Imatge: Elaborada pels serveis tècnics del CTESC.

Barcelona, octubre de 2023

Aquest document compleix les pautes d'accessibilitat WCAG (Web Content Accessibility Guidelines) 2.1.

Índex

DICTAMEN 14/2023 sobre l'Avantprojecte de llei de l'impost
sobre les emissions portuàries dels grans vaixells.....2

VOT PARTICULAR

Foment del Treball Nacional8

DICTAMEN 14/2023 sobre l'Avantprojecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells.

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 23 d'octubre de 2023, aprova el següent

DICTAMEN

I. ANTECEDENTS

En data 22 de setembre de 2023 va tenir entrada al, Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya, un escrit tramès per la consellera del Departament d'Economia i Hisenda de la Generalitat de Catalunya en el qual sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, de l'Avantprojecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells.

L'Avantprojecte de llei es va acompanyar d'una memòria general i d'una memòria d'avaluació d'impacte.

La Comissió de Treball d'Economia i Fiscalitat i Unió Europea es va reunir el dia 19 d'octubre i va elaborar la Proposta de dictamen.

II. CONTINGUT

L'Avantprojecte de llei consta d'una exposició de motius, de divuit articles englobats en dos capítols, d'una disposició addicional i d'una disposició final.

En l'exposició de motius es descriu el marc competencial i normatiu en què s'emmarca l'Avantprojecte de llei i també es fa un resum de l'estructura i contingut de la norma.

El capítol I regula els elements essencials de l'impost. Aquest impost té per objecte gravar les emissions d'òxids de nitrogen i de matèria particulada efectuades per un gran vaixell durant el temps de maniobra, amarratge i fondeig en un port de Catalunya. S'estableix que els ingressos derivats de l'impost estan afectats a dotar el Fons per a la protecció de l'ambient atmosfèric. Es regula el fet imposable i les exempcions, i també es regulen reduccions de la base imposable i bonificacions. Pel que fa al càlcul de la base imposable, s'estableix una fórmula que té en compte les emissions produïdes pels motors propulsors del vaixell utilitzats en la fase de maniobra i pels motors auxiliars i les calderes durant tota l'escala.

El capítol II, que engloba els articles del 13 al 18, regula la gestió de l'impost. Entre d'altres qüestions, es determina que la declaració i ingrés de l'impost s'ha d'efectuar mitjançant autoliquidació i que la gestió, recaptació i inspecció correspon a l'Agència Tributària de Catalunya.

La disposició addicional regula la modificació dels elements de l'impost i determina que, als tres anys de l'entrada en vigor de la norma, s'ha d'efectuar un informe d'avaluació del seu impacte.

La disposició final determina l'entrada en vigor de la norma.

III. OBSERVACIONS GENERALS

Primera. El CTESC considera que, si bé és essencial un impost pioner com el plantejat per tal d'aconseguir l'objectiu de reduir les emissions dels vaixells de gran tonatge seguint el principi europeu de "qui contamina paga", l'actual import plantejat podria no ser una mesura prou dissuasiva per aconseguir una significativa reducció d'emissions contaminants. També considera que s'ha de potenciar la bonificació cap als vaixells amb motor elèctric per tal de ser un pol d'atracció de vaixells que no contaminin.

Segona. Per evitar els potencials efectes negatius sobre el medi ambient d'una competència fiscal a la baixa entre les comunitats autònomes, el CTESC demana que la Generalitat traslladi a l'òrgan competent de l'Administració General de l'Estat una proposta perquè estableixi un impost amb característiques similars a nivell estatal i assegurar així la igualtat i la protecció del medi ambient a tot el territori.

Tercera. El CTESC considera que l'aposta per la dotació d'infraestructura de subministrament d'electricitat per cable als ports catalans, que es podria finançar amb els ingressos derivats de la nova tributació que proposa l'Avantprojecte de Llei, suposa una oportunitat per modernitzar els ports catalans i els situaria en una situació de millora de la seva competitivitat davant altres ports de l'entorn, que manquen d'aquesta infraestructura.

Per aquest motiu, el CTESC considera que s'haurien de subscriure convenis de col·laboració entre la Generalitat i les Autoritats Portuàries de Barcelona i Tarragona amb l'objectiu d'emprendre mesures conjuntes de control i seguiment per a la reducció i prevenció de la contaminació causada per les emissions d'òxids de nitrogen i partícules contaminants dels vaixells que facin escala en aquests ports. A més, aquests convenis hauran de servir també per gestionar les inversions del recapte de l'impost als ports que siguin de titularitat estatal.

D'altra banda, el CTESC defensa l'ocupació de qualitat i considera que la proposta de norma pot contribuir a una modernització del sector portuari.

Quarta. El CTESC recomana l'elaboració d'un estudi sobre l'afectació de l'impost, tant des del punt de vista ambiental com sobre el tràfic dels ports catalans.

IV. OBSERVACIONS A L'ARTICULAT

1. En relació amb l'article 2, el CTESC proposa la redacció següent: "L'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells té per objecte gravar les emissions d'òxids de nitrogen (NOx) i de matèria particulada (PM) durant el temps de maniobra, amarratge i fondeig en un port del territori de Catalunya efectuades per un gran vaixell, amb la finalitat de reduir de manera efectiva les emissions contaminants i d'incentivar conductes més respectuoses amb el medi ambient atmosfèric i aconseguir una millor qualitat de l'aire".
2. El CTESC considera que a l'article 3 s'hauria d'afegir la redacció següent a continuació de l'existent: "Tindrà prioritat que la recaptació de l'impost

es destini preferentment a assegurar que els ports afectats per l'impost disposin de les infraestructures de subministrament d'electricitat per cable als vaixells. Per tant, s'hauran de prioritzar aquestes actuacions i, un cop estiguin resoltes aquestes necessitats, els ingressos que s'obtinguin aniran destinat al Fons per a la protecció de l'ambient atmosfèric al que es fa referència en el paràgraf anterior”.

3. El CTESC recomana relacionar alfabèticament les definicions contingudes en l'article 4.2.
4. El CTESC recomana refundre els apartats 1 i 2 de l'article 13, per tal de clarificar i fer més entenedor el text de la norma.

V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat l'Avantprojecte de llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present Dictamen.

Barcelona, 23 d'octubre de 2023

El president

La secretària executiva

VOTS PARTICULAR que formula **Foment del Treball Nacional**, integrant del Grup Segon del Consell de Treball Econòmic i Social en relació amb el Dictamen 14/2023 sobre l'Avantprojecte de Llei de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells.

Foment del Treball considera contraproductiu l'aprovació d'aquesta figura tributària, motiu pel qual ha votat en contra del dictamen.

Foment del Treball constata que no es coneix al món cap port dins de la regió d'un país que apliqui de forma individual un impost a les emissions d'òxids de nitrogen (NOx). A Europa, només un Estat, el noruec, aplica un impost d'aquestes característiques a tots els vaixells que naveguen per les seves aigües territorials, si bé no està dirigit a cap port en particular. A efectes referencials, l'any 2020, la Conselleria de Transició Ecològica de la Generalitat valenciana va anunciar la tramitació d'un impost destinat a gravar les emissions dels NOx durant les maniobres d'atracada i estància als molls. Tot i això, finalment es va renunciar a la tramitació del tribut per considerar que competencialment no era aplicable als ports estatals.

Foment del Treball considera que el sector del transport marítim és un sector globalitzat, on el factor cost és determinant, especialment en les escales de tràfic de contenidors així com d'altres tràfics molt volàtils, fàcilment deslocalitzables, que poden representar percentatges molt elevats de l'activitat dels ports catalans. En aquest sentit, es podria entendre que l'aprovació d'aquest impost podria produir un desviament de l'activitat cap a ports propers fora de Catalunya, com poden ser el Port de València o el de Marsella, on no s'apliquen taxes equivalents. Aquest fet pot generar la pèrdua de llocs de treball i de marge d'ingressos, que els ports necessiten per dur a terme les inversions per tal de descarbonitzar les activitats portuàries. Per aquests motius, Foment del Treball considera inadequada l'aprovació d'aquest impost.

Subsidiàriament, en el cas que s'aprovi aquesta figura tributària, Foment del Treball vol deixar constància d'algunes consideracions generals que no han estat recollides al Dictamen:

- Foment del Treball recomana l'eliminació del gravamen sobre la matèria particulada (PM), que preveu l'Avantprojecte de Llei, atès que la Llei 16/2017, del canvi climàtic, a la seva disposició final dotzena, apartat 2.a, determina que l'impost ha de gravar les emissions de NOx.
- Foment del Treball recomana eliminar el gravamen durant el temps de maniobra i fondeig, que preveu l'Avantprojecte de Llei, atès que la Llei 16/2017, del canvi climàtic, a la seva disposició final dotzena, apartat 2.a, estableix que l'impost ha de gravar les emissions de NOx durant les maniobres d'atrancament i durant l'estada del vaixell al moll.

Altrament, Foment del Treball, vol formular algunes observacions a l'articulat que no han estat recollides al Dictamen:

- Pel que fa a l'article 5, Foment del Treball recomana afegir les exempcions següents:
 - Les línies d'interès públic d'acord amb el Reial decret 1516/2007, de 16 de novembre.

- El servei marítim d'autopistes del mar. Són serveis marítics regulars, d'alta freqüència i regularitat, destinats a atendre preferentment trànsit de mercaderies transportades en elements de transports aptes per a la seva circulació per carretera, que connecti els ports espanyols amb ports d'altres països de la UE i del Regne Unit. Aquests hauran de formar part integrant de les Autopistes del Mar de la Xarxa Transeuropea de Transport (amb l'excepció dels ports del Regne Unit), de conformitat amb el Reglament (UE) nº 1315/2013 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de desembre de 2013, sobre les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transport i amb el Reglament (UE) nº 1316/2013 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de desembre de 2013, pel qual es crea el mecanisme "Connectar Europa".

- Vaixells propietat de les administracions públiques o que prestin serveis a aquestes.

- Els motors dels vaixells que facin servir combustibles alternatius. Es considerarà combustible alternatiu allò definit pel Reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius en el sector marítim.

- Vaixells que no poden carregar o descarregar com a conseqüència d'una vaga o incidència imputable a tercers.

- Pel que fa a l'article 7, Foment del Treball considera que caldria reflectir com es quantificarà la base imposable. En aquest sentit, seria convenient incloure les taules amb els factors de càrrega dels motors, sense haver de recórrer a la Guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA atès que, entre d'altres aspectes, aquesta guia no es oficial i no està aprovada per cap reglament europeu.
- Pel que fa a l'article 7, Foment del Treball recomana multiplicar tots els coeficients actuals per un 0,8, de manera que hi pugui haver un marge del 20% sobre els valors mitjans de la Guia d'inventaris d'emissions EMEP/EEA. D'aquesta manera es pot evitar que cap vaixell pagui un impost superior al que li correspondria.
- Pel que fa a l'article 7, Foment del Treball recomana que es creïn coeficients diferents per a les operatives de càrrega i de descàrrega de vaixells tanc/petroliers. En aquest sentit, Foment del Treball recomana que els coeficients a aplicar a les operatives de càrrega (exportació) durant el temps d'atracament siguin del 0,05 per als motors principals i del 0,66 per als motors auxiliars, respecte dels coeficients que s'aprovin per als vaixells tanc/petroliers en operatives de descàrrega (importació).
- Pel que fa a l'article 7, Foment del Treball constata que durant el fondeig els motors principals no estan en funcionament i no realitzen emissions. Per aquest motiu, recomana que s'elimini el coeficient al fondeig.
- Pel que fa a l'article 8, Foment del Treball recomana que s'introdueixi un nou supòsit de reducció de la base liquidable, que inclogui la reducció per als vaixells que passen la nit amarrats al moll quan els seus motors principals no estan en funcionament.

- Pel que fa a l'article 10 i, d'acord amb les observacions generals, Foment del Treball recomana que el tipus de gravamen sigui d'1 euro/Kg/NOx, tal com ja va fixar la Llei 16/2017, del canvi climàtic.
- Foment del Treball recomana que se substitueixi la redacció de l'article 11.1 per la següent: "Una bonificació del 80 per 100 de la quota per aquells vaixells que disposin d'un sistema de connexió elèctrica a moll i facin escala en un port que no pugui oferir el servei. Aquesta bonificació s'aplica a la part de la quota referida al temps d'atracament".
- Foment del Treball recomana que se substitueixi la redacció de l'article 11.2 per la següent: "Una bonificació del 50 per 100 de la quota per aquells vaixells que disposin d'algun d'aquests certificats acreditables de millora energètica, sempre que per a l'obtenció d'aquests certificats s'hagi obtingut puntuació per reducció d'emissions d'òxids de nitrogen:
 - Green Award
 - CSI (Clean Shipping Index)"
- Foment del Treball recomana afegir una nova bonificació a l'article 11: "Una bonificació del 80 per 100 de la quota per aquells vaixells que transportin gas natural liquat".
- Foment del Treball recomana que s'afegeixi una disposició transitòria per tal de donar temps al sector per adaptar-se a les circumstàncies derivades de l'aplicació del nou impost, de la mateixa manera que s'ha plantejat en els canvis sobre les emissions del sector marítim per part de les institucions europees. Aquesta disposició hauria de preveure que l'impost es cobrarà gradualment, de la següent manera:
 - 40% al 2024
 - 70% al 2025
 - 100% al 2022

Barcelona, 20 d'octubre de 2023

Salvador Guillermo Viñeta

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

Exposició de motius

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

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

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

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

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

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

La Llei, per tant, pretén ésser un instrument més per a l'assoliment efectiu de la reducció de les emissions d'òxids de nitrogen i de matèria particulada dels grans vaixells que

atraquen als ports de Catalunya, amb l'objectiu de millorar la qualitat de l'aire i, per tant, de la salut de les persones.

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

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

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

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

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

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

A més, i, en tant que es tracta d'un impost medi ambiental que persegueix minorar les emissions de contaminants, s'estableixen dues reduccions de la base imposable atenent a la concurrència de determinats factors que poden suposar efectivament la minoració de les emissions: una reducció per connexió a la xarxa elèctrica del port i una altra per l'alimentació de tots els serveis del vaixell per energia elèctrica íntegrament subministrada per bateria interna.

Amb el mateix objectiu d'incentivar conductes més respectuoses amb el medi ambient, la llei preveu dues bonificacions de la quota íntegra: una primera, del 10 per cent, per aquells vaixells que, disposant d'un sistema per a la connexió a la xarxa elèctrica, no

puguin connectar-s'hi per manca de disponibilitat del port; i una segona, també del 10 per cent de la quota, per aquells vaixells que disposin d'algun certificat que acrediti la millora energètica. En aquest sentit, la norma contempla els certificats Environmental Shipping Index (ESI), el Green Award, el Clean Shipping Index (CSI), i el certificat de registre al sistema de gestió i auditoria mediambiental de la Unió Europea (EMAS), sens perjudici que puguin afegir-se de nous en el futur.

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

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

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

Capítol I. Elements essencials de l'impost

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

1. L'objecte d'aquesta llei és la creació, com a tribut propi de la Generalitat, de l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells.
2. Aquest impost és aplicable a tot el territori de Catalunya.

Article 2. Objecte del tribut

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

Article 3. Afectació dels ingressos

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

Article 4. Fet imposable

1. Constitueix el fet imposable de l'impost l'emissió d'òxids de nitrogen i de matèria particulada per part dels grans vaixells durant l'escala en un port del territori de Catalunya.
2. A efectes d'aquest impost, s'entén per:

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

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

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

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

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

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

3. No estan subjectes a tributació, en tant que no realitzen escales, els vaixells que presten serveis portuaris, definits al capítol III del títol VI del Text Refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre; i els vaixells que subministren combustible a d'altres embarcacions i que tenen la consideració de servei portuari en aplicació del Reglament (UE) 2017/352 del Parlament Europeu i del Consell de 15 de febrer de 2017.

Article 5. Exempcions

Estan exempts de l'impost els grans vaixells següents:

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

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

c) Els que realitzen activitats d'ajuda humanitària.

Article 6. Subjectes passius

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

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

Article 7. Base imposable

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

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

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

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

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

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

2.1.1. Per a determinar les emissions de NOx dels motors propulsors, cal aplicar la fórmula següent:

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

On:

Pp: Potència de tots els motors propulsors en termes de Maximum Continuous Rating (MCR) expressada en kilowats, que consta a la base de dades marítima Sea-web; si no consta, cal estar a la potència total dels motors.

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

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

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

- Per als motors que utilitzin com a combustible HFO (heavy fuel oil) o LSHFO (Low Sulfur Heavy Fuel Oil) o MGO/MDO (marine gas oil/marine dièsel oil), els factors d'emissió són els límits d'emissions de NOx establerts a la regla 13 de l'Annex VI del Conveni MARPOL pels quals és permesa la circulació dels vaixells en funció dels nivells d'antiguitat del vaixell i les revolucions per minut del motor. Per als vaixells construïts amb anterioritat a l'any 2000, que no hagin patit una transformació important, s'aplicaran els factors d'emissió previstos per al nivell 1 o TIER I en la mateixa regla.
- Per als motors que utilitzin com a combustible el metanol, els factors d'emissió són els establerts segons l'antiguitat del vaixell i el tipus de motor a la Taula 49 dels annexes del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020.
- Per als motors que consumeixin LNG (Liquefied natural gas), els factors d'emissió són els establerts segons l'antiguitat del vaixell i el tipus de motor a la Taula 50 dels annexes del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. Per als tipus de motor que en aquesta taula només tenen valor en la casella del TIER 0, aquest valor del TIER 0 s'aplica sigui quina sigui l'antiguitat del vaixell.

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

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

On:

i: cadascun dels motors propulsors

n_i : nombre total de motors propulsors del vaixell

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

2.1.2. Per a determinar les emissions de PM dels motors propulsors, cal aplicar la fórmula següent:

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

On:

Pp : Potència de tots els motors propulsors en termes de Maximum Continuous Rating (MCR) expressada en kilowats, que consta a la base de dades marítima Sea-web; si no consta, cal estar a la potència total dels motors,

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

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

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

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

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

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

On:

i: cadascun dels motors propulsors

n_i : nombre total de motors propulsors del vaixell

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

FEp PM: Factor d'emissió dels motors propulsors expressat en grams PM/grams de combustible i expressat amb cinc decimals, arrodonit a l'alça el cinquè decimal, si el sisè decimal és igual o superior a 5. Aquest factor d'emissió és l'acreditat, per a una càrrega del motor aproximada d'un 20 %, en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat. Si no es disposa o no s'aporta el certificat, s'apliquen els factors d'emissió estimats per a l'any 2030 segons tipus de combustible utilitzat en la maniobra de la Taula 67 de l'annex 7 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014. En cas d'ús del combustible MDO s'utilitzen els valors de MGO i en cas d'ús del combustible metanol s'utilitzen els de LNG.

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

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

On:

i: cadascun dels motors propulsors

n_i : nombre total de motors propulsors del vaixell

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

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

2.2.1. Per a determinar les emissions de NOx dels motors auxiliars, cal aplicar la fórmula següent:

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

On:

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

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

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

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

FEa NOx: Factor d'emissió dels motors auxiliars expressat en grams NOx/kWh i expressat amb un decimal arrodonit a l'alça si el segon decimal és igual o superior a 5. Aquest factor d'emissió és l'acreditat, per a una càrrega del motor aproximada d'un 50 %, en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota

la seva autoritat. Si no es disposa o no s'aporta el certificat, s'apliquen els factors d'emissió següents segons el combustible que utilitzi el motor durant la fase de l'operativa:

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

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

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

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

$$FEa NOx = \frac{\sum_k FEa NOx_k}{n_k}$$

On:

k: cadascun dels motors auxiliars

n_k : nombre total de motors auxiliars del vaixell

$FEa NOx_k$: factor d'emissió (grams NOx/kWh) de cadascun dels motors auxiliars

2.2.2. Per a determinar les emissions de PM dels motors auxiliars, cal aplicar la fórmula següent:

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

On:

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

el temps de descàrrega durant l'escala, i l'ha de posar a disposició de l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

P_{a_j} : potència calculada dels motors auxiliars en cada fase operativa expressada en kilowats segons la mida de cada tipus de vaixell de la Taula 17 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En el cas dels vaixells que transporten vehicles s'entén que a la Taula 17 la mida s'expressa en GT. Per a la classificació del tipus de vaixells cal estar al que s'estableixi a la Taula 3 de l'annex 1 del Third IMO Greenhouse Gas Study 2014.

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

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

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

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

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

On:

k: cadascun dels motors auxiliars

n_k : nombre total de motors auxiliars del vaixell

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

FEa_{PM} : Factor d'emissió dels motors auxiliars expressat en grams PM/grams combustible i expressat amb cinc decimals, arrodonit a l'alça el cinquè decimal, si el sisè decimal és igual o superior a 5. Aquest factor d'emissió és l'acreditat, per a una càrrega del motor aproximada d'un 50 %, en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització

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

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

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

On:

k: cadascun dels motors auxiliars

n_k: nombre total de motors auxiliars del vaixell

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

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

2.3.1. Per a determinar les emissions de NO_x de les calderes, cal aplicar la fórmula següent:

$$Emissions NOx calderes = \sum_j P_{c_j} \cdot T_j \cdot C_{Ec} \cdot FEc NOx$$

On:

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

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

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

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

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

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

$$CEc = \frac{\sum_l CEc_l}{n_l}$$

On:

l: cadascuna de les calderes

n_l : nombre total de calderes del vaixell

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

FEc NOx: Factor d'emissió de les calderes expressat en grams NOx/grams combustible i expressat amb cinc decimals, arrodonit a l'alça el cinquè decimal, si el sisè decimal és igual o superior a 5. Aquest factor d'emissió és l'acreditat en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat. Si no es disposa o no s'aporta el certificat, s'apliquen els factors d'emissió corresponents a l'any 2018 segons tipus de combustible utilitzat durant la fase de l'operativa de la Taula 27 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020, expressats en grams NOx/ grams combustible i per tant dividits entre 1000. En cas d'ús del combustible LSHFO s'utilitzen els valors de HFO, en cas d'ús del combustible MGO s'utilitzen els valors de MDO i, en cas d'ús del combustible metanol, s'utilitzen els de LNG.

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

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

On:

l: cadascuna de les calderes

n_l: nombre total de calderes del vaixell

FEc NO_x_l: factor d'emissió (grams NO_x/grams combustible) de cadascuna de les calderes

2.3.2. Per a determinar les emissions de PM de les calderes, cal aplicar la fórmula següent:

$$Emissions PM calderes = \sum_j P_{c_j} \cdot T_j \cdot CEc \cdot FEc PM$$

On:

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

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

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

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

CEc: Consum específic de les calderes expressat en grams combustible /kWh. Aquest consum específic és l'acreditat en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat. Si no es disposa o no s'aporta el certificat, s'apliquen els consums específics segons el tipus i l'antiguitat del motor de

la Taula 19 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020. En cas d'ús del combustible LSHO s'utilitzen els valors de HFO i en cas d'ús del combustible MGO s'utilitzen els de MDO.

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

$$CEc = \frac{\sum_l CEc_l}{n_l}$$

On:

l: cadascuna de les calderes

n_l : nombre total de calderes del vaixell

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

FEc PM: Factor d'emissió de les calderes expressat en grams PM/grams combustible i expressat amb cinc decimals, arrodonit a l'alça el cinquè decimal, si el sisè decimal és igual o superior a 5 amb arrodoniment a l'alça. Aquest factor d'emissió serà l'acreditat en un certificat emès per una societat de classificació de vaixells o per una autoritat de l'Estat de bandera o d'una organització reconeguda en el seu nom o sota la seva autoritat. Si no es disposa o no s'aporta el certificat, s'apliquen els factors d'emissió corresponents a l'any 2018 segons tipus de combustible utilitzat durant la fase de l'operativa de la Taula 27 del Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020, expressats en grams PM/ grams combustible i per tant dividits entre 1000. En cas d'ús del combustible LSHFO s'utilitzen els valors de HFO, en cas d'ús del combustible MGO s'utilitzen els valors de MDO i, en cas d'ús del combustible metanol, s'utilitzen els de LNG.

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

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

On:

l: cadascuna de les calderes

n_l : nombre total de calderes del vaixell

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

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

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

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

Article 8. Reduccions de la base imposable

1. Reducció per connexió a xarxa elèctrica

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

2. Reducció per alimentació per bateria interna del vaixell

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

3. Per al gaudiment d'aquestes reduccions, cal que el vaixell disposi de la justificació documental que acrediti:

- El temps de connexió a la xarxa elèctrica del port durant l'amarratge.
- El temps d'ús exclusiu de les bateries durant l'amarratge.

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

Article 9. Base liquidable

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

Article 10. Tipus de gravamen i quota íntegra

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

Article 11. Determinació de la quota líquida. Bonificacions

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

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

Per al gaudiment d'aquesta bonificació cal que el vaixell disposi de justificació documental que acrediti que disposa d'un sistema de connexió elèctrica a moll i l'ha de posar a disposició de l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

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

a) Green Award.

b) CSI (Clean Shipping Index) en la modalitat Yellow o superior.

c) ESI (Environmental Shipping Index) amb un valor superior o igual a 30.

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

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

Per al gaudiment d'aquesta bonificació cal que el vaixell disposi de justificació documental que acrediti que disposa d'algun d'aquests certificats vigents i l'ha de posar a disposició de l'empresa consignatària del vaixell en aquella escala.

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

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

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

Article 12. Meritació

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

Capítol II. Gestió de l'impost

Article 13. Autoliquidació

1. La declaració i ingrés de l'impost s'ha d'efectuar mitjançant autoliquidació, que ha de recollir, per a cada període de liquidació, les quotes meritades per escala per tots els contribuents dels que el consignatari corresponent en sigui el substitut.

2. El substitut del contribuent està obligat a presentar l'autoliquidació de l'impost i a efectuar-ne l'ingrés corresponent en les condicions i els terminis que s'estableixen en l'article següent.

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

Article 14. Termini i forma de presentació i ingrés

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

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

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

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

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

Article 15. Gestió, recaptació i inspecció

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

Article 16. Infraccions i sancions

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

Article 17. Recursos i reclamacions

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

Article 18. Normativa supletòria

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

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

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

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

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

Disposició final. Entrada en vigor

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

Aquest text és transcripció del document de treball lliurat pel Departament d'Economia i Hisenda de la Generalitat de Catalunya.