



En **Damià Calvet i Valera**, en la seva condició de president de l'Autoritat Portuària de Barcelona, compareix en consulta pública prèvia relativa a l'impost sobre les emissions portuàries dels grans vaixells i formula les següents

## CONSIDERACIONS:

### 1. Principi de col·laboració

El Parlament de Catalunya va aprovar la Llei del Canvi Climàtic, en la qual hi figura l'encàrrec al Govern de fixar un impost a les emissions de NOx dels grans vaixells.

La voluntat de l'Autoritat Portuària de Barcelona és col·laborar amb el Govern per tal de desenvolupar aquesta llei, tot considerant que la seva aplicació no pot restar competitivitat a les empreses que mantenen activitats econòmiques a través del Port de Barcelona.

En aquest sentit, ens posem a disposició dels responsables del departament d'Economia per tal de facilitar informació estadística sobre l'operativa marítima del Port de Barcelona que permeti una correcta configuració de l'impost, com podria ser fer una aproximació al concepte de gran vaixell, a la temporalitat de l'estada a port, als nivells d'emissió o a la taxació de la tona de NOx, entre d'altres, així com a facilitar el diàleg amb altres actors marítims i portuaris que puguin resultar d'utilitat, com ara l'Associació d'Agents Consignataris, ANAVE o la Cruise Lines International Association, entre d'altres.

### 2. Benchmarking

No coneixem cap port del món que apliqui de forma individual un impost a les emissions de 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. El que sí que desenvolupen el conjunt dels països que voregen un determinat mar són les denominades NECA (*nitrogen emission control area*). N'hi ha dues al món: la de Nord-Amèrica (incloses les illes Hawaii) i la del Mar del Nord / Mar Bàltic. S'espera que en el futur s'hi inclogui el Mar Mediterrani. França i Espanya impulsen aquesta iniciativa, però es necessita l'acord de tots els països riberencs. La declaració de NECA prohibeix a certs vaixells navegar a les seves aigües.

### 3. Descarbonització

L'acceleració de la necessària descarbonització de la indústria marítima i portuària ha traslladat el focus de les emissions de NOx a les emissions de GEH. Tant les organitzacions internacionals (IMO i UE) com la pròpia indústria està focalitzada en obtenir combustibles sense emissions.

Per aquesta raó, ara, a Europa, s'està produint un debat intens per incloure al sector marítim dins de l'European Union Trading System (ETS) a partir de l'any 2023, amb tres fases anuals. La voluntat de la UE és ferma, però molts països demanen tenir molta cura en la seva aplicació ja que els ports estan competint amb d'altres ubicats en països no europeus. Sens dubte, el 2022 s'aprovarà una regulació concreta. Una dada per contextualitzar les emissions: s'estima que el transport marítim representa el 3% dels GEH.

#### 4. No distorsió del mercat

D'altra banda, caldrà tenir present que el port és la suma de diverses activitats comercials amb diferents graus de competència. Hi ha tràfics amb un cert grau de captivitat, de manera que, petites variacions del cost d'escala no acostumen a causar canvis de port, bé perquè poden absorbir aquest increment de cost o bé perquè el poden traslladar sense alteracions substancials de la posició competitiva.

Ara bé, d'altres tràfics poden canviar de port de forma molt ràpida. Per exemple, en el tràfic de contenidors, el volum més volàtil que pot canviar de port és de l'ordre del 40% del total. Aquesta situació es va viure fa uns 10 anys per la nostra manca de competitivitat i ha estat l'esforç de tota la Comunitat Portuària la que ha permès recuperar des del 2016-2017 un volum important de càrrega, que ha facilitat la connectivitat de Barcelona amb el món, ha dinamitzat l'economia i ha generat ocupació.

Per aquesta raó, l'aplicació d'un eventual impost a les emissions de NOx dels grans vaixells ha de ser justa i equilibrada i entenem que la seva recaptació hauria de ser finalista i destinada a desenvolupar sistemes al Port que evitin les emissions, com per exemple, l'electrificació dels molls.

#### 5. Taxes actuals als vaixells

L'estimació de tancament dels ingressos per les diferents taxes als vaixells, de totes les mides, és de 26 milions d'euros a l'any 2021. Aquests ingressos són conseqüència dels serveis per l'ús de les aigües protegides del Port, el seu accés i l'atracada dels vaixells.

Aquest ingrés ha de destinar-se al finançament de la construcció i manteniment dels dics de recer i de tots els molls.

L'APB realitza un conjunt de bonificacions mediambientals d'aquesta taxa als vaixells que acrediten disposar i utilitzar de sistemes que redueixin o eliminin les emissions de NOx.

Els vaixells que redueixen ostensiblement les emissions són molt pocs en relació a les 9.000 escales a l'any (dades del 2019, sense pandèmia) que rep el Port.

Barcelona, 22 de desembre de 2021