

## ÍNDICE

### Autos admitidos a trámite



#### IRPF.

El TS deberá pronunciarse sobre los derechos de imagen de los deportistas profesionales. Sobre si es necesario que dicha cesión conlleve por parte de los **deportistas una actividad propia y distinta de la actividad deportiva**.

[\[pág. 2\]](#)



#### LGT. AUTORIZACIÓN DE ENTRADA EN DOMICILIO.

¿Hasta dónde llegan las facultades de control del Tribunal encargado de dilucidar la legalidad de la liquidación o sanción en relación con la valoración de la prueba ilícitamente obtenida por vulneración del derecho fundamental a la inviolabilidad de domicilio?

[\[pág. 2\]](#)

### Actualidad de Catalunya

**govern.cat**

#### IMPUESTO QUE GRAVA LA CONTAMINACIÓN DE LOS GRANDES BARCOS EN PUERTO

El Gobierno avanza en la mejora de la calidad del aire y presenta el impuesto que grava la contaminación de los grandes barcos en puerto

[\[pág. 3\]](#)

# Autos admitidos a trámite



## El TS admite autos a trámite

- 1) **IRPF.** El TS deberá pronunciarse sobre los derechos de imagen de los deportistas profesionales. Sobre si es necesario que dicha cesión conlleve por **parte de los deportistas una actividad propia y distinta de la actividad deportiva.**

Fecha: 20/07/2023

Fuente: web del Poder Judicial

Enlace: [Auto del TS de 20/07/2023](#)

Discernir, interpretando los artículos [25.4](#) y [27.1](#) de la Ley 35/2006 de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio **si, para que los rendimientos obtenidos por deportistas profesionales por la cesión de derechos de imagen puedan ser calificados como rendimientos de actividades económicas en el IRPF, es necesario que dicha cesión conlleve por parte de los deportistas una actividad propia y distinta de la actividad deportiva.**

- 2) **LGT. AUTORIZACIÓN DE ENTRADA EN DOMICILIO.**- ¿Hasta dónde llegan las facultades de control del Tribunal encargado de dilucidar la legalidad de la liquidación o sanción en relación con la valoración de la prueba ilícitamente obtenida por vulneración del derecho fundamental a la inviolabilidad de domicilio, y, si estas facultades se ven de algún modo condicionadas, limitadas o mermadas en relación con la invocación de la violación del derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio cuando se ha autorizado por resolución firme la entrada en el domicilio del contribuyente?

Fecha: 20/07/2023

Fuente: web del Poder Judicial

Enlace: [Auto del TS de 20/07/2023](#)

Determinar **hasta dónde llegan las facultades de control del Tribunal** encargado de dilucidar la legalidad de la liquidación o sanción en relación con la valoración de la prueba ilícitamente obtenida por vulneración del derecho fundamental a la inviolabilidad de domicilio, y, si estas facultades se ven de algún modo **condicionadas, limitadas o mermadas en relación con la invocación de la violación del derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio** cuando se ha autorizado por resolución firme la entrada en el domicilio del contribuyente.

Precisar si, la jurisprudencia emanada del recurso de casación **ostenta carácter retrospectivo** sobre las liquidaciones practicadas por la Administración tributaria con fundamento en las pruebas obtenidas en el curso de una entrada en domicilio autorizada por resolución judicial firme.

# Actualidad de Catalunya

govern.cat

IMPUESTO QUE GRAVA LA CONTAMINACIÓN DE LOS GRANDES BARCOS EN PUERTO. El Gobierno avanza en la mejora de la calidad del aire y presenta el impuesto que grava la contaminación de los grandes barcos en puerto

Fecha: 22/09/2023

Fuente: web de la Generalitat de Catalunya

Enlace: [Nota](#)

El consejero de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural, David Mascort y Subiranas, ha anunciado este viernes que el anteproyecto de ley del impuesto sobre las emisiones portuarias de los grandes barcos ya ha quedado terminado para que el Gobierno pueda aprobarlo en breve, previo dictamen del Consejo de Trabajo, Económico y Social. El texto ha superado la fase de audiencia e información pública y se han tenido en cuenta las alegaciones de todas las partes interesadas.

## Quien más contamina, más paga

El conseller se ha mostrado satisfecho de poder dar cumplimiento finalmente al mandato parlamentario que encomendaba al Govern, a través de la [Ley del cambio climático](#), la creación de este tributo, pionero en Europa al optar por no limitar, sino tasar, las emisiones e incentivar su reducción. Una medida que tendrá un impacto directo en la salud de las personas porque mejorará la calidad del aire que respiramos. Para Mascort, “**es una cuestión de priorizar la salud, que las personas, vivan donde vivan, tienen derecho a respirar aire limpio**”. El impuesto se inserta en el marco de las políticas ambientales que postulan, entre otras medidas, las de carácter fiscal, como instrumento para modificar conductas que conllevan externalidades negativas sobre el medio ambiente. Así pues, la nueva medida pretende ser un incentivo para conseguir que las grandes embarcaciones con capacidad o volumen superior a 5.000 toneladas de arqueado bruto (GT) que atraquen a los puertos de Cataluña reduzcan las emisiones por escala de los contaminantes atmosféricos óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas (PM), sin que suponga un inconveniente para el desarrollo de la actividad económica.

El impuesto tiene carácter finalista y los ingresos que se deriven, estimados en unos 7,5 MEUR anuales, irán destinados a consolidar la transformación verde, dotando al [Fondo para la protección del ambiente atmosférico](#), que gestiona el Departamento de 'Acción Climática. Este fondo financia gastos e inversiones públicas en materia de protección del ambiente atmosférico y mejora de la calidad acústica, y las políticas de prevención y mejora de la calidad atmosférica. En los últimos años, ha financiado, entre otras, mejoras de la Red de Vigilancia y Previsión de la Contaminación atmosférica (XVPCA) y proyectos de mejora del modelo de movilidad del Sistema Integrado de Movilidad Metropolitana de Barcelona (SIMMB). Mascort se ha mostrado convencido de que “**necesitamos pulsar el acelerador de la transición verde, adaptarnos a los nuevos escenarios y mitigar los efectos negativos de todo lo que hasta ahora no hemos hecho bien**”.

## Bonificaciones a las mejoras energéticas y exenciones

Así pues, a partir de la entrada en vigor del impuesto, las empresas navieras y armadoras de los transbordadores, tanques, portacontenedores, cruceros, petroleros, cargueros y otros considerados grandes barcos que atraquen en puertos catalanes tendrán un gravamen de 1 euro

por kilogramo de NO<sub>x</sub> y PM emitidos por embarcación. Dado que el objetivo es ambiental y no recaudatorio, se han establecido bonificaciones para aquellas naves que dispongan de un certificado acreditable de mejora energética, como el Green Award, el *Clean Shipping Index* (CSI), el *Environmental Shipping Index* (ESI), o un certificado de registro en el sistema de gestión y auditoría medioambiental de la Unión Europea (EMAS).

También se establecen reducciones de la base imponible por conexión a la red eléctrica del puerto y por la alimentación de todos los servicios del buque por energía eléctrica íntegramente suministrada por batería interna. Por último, se bonifican las escalas que realizan las empresas prestadoras del servicio de las líneas de interés público, con origen y destino en Palma, Maó o Eivissa. La carga tributaria media por escala que supone el impuesto es de 759 euros. El 44% de las escalas tienen una cuota inferior a 300 euros, el 60% a 500 euros y el 78% inferior a 1.000 euros.

Quedarán exentos del impuesto los grandes buques que presten servicios públicos, los que se ven obligados a atracar o fondear en caso de peligro o fuerza mayor y quienes realicen actividades de ayuda humanitaria.

### Una cuestión ambiental y de salud

Las emisiones de los barcos que están en puerto son responsables en buena parte de la contaminación atmosférica de las ciudades y aglomeraciones urbanas que los alojan, además de contribuir al calentamiento global del planeta. En el caso del Puerto de Barcelona, estas emisiones locales son superiores a las de todo el tráfico urbano y también a las asociadas a las industrias. En concreto, es el origen del 46% de las emisiones de NO<sub>x</sub> y del 52% de las partículas de diámetro inferior a 10 micras (PM<sub>10</sub>) de la ciudad, según el Plan de mejora de la calidad del aire de Barcelona 2015 -2018 del Ayuntamiento. Respecto a los 40 municipios de la conurbación de Barcelona que conforman la Zona de Protección Especial (ZPE) del ambiente atmosférico, donde viven unos 3 millones de habitantes, la contribución del transporte marítimo representa el 19% de las emisiones de NO<sub>x</sub> y PM<sub>10</sub>. Respecto a toda Cataluña, representa el 13,5%.

Los elevados niveles de contaminantes tienen una incidencia directa en la salud de las personas. En la conurbación de Barcelona las superaciones de los límites legislados de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) desde 2010 hasta 2018 han llegado a motivar una sentencia condenatoria del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), que todavía no ha establecido ninguna sanción, y una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) del pasado mes de diciembre según la cual la Generalitat debe aprobar un plan de actuación para reducir las emisiones sobre los contaminantes NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, partículas inferiores a 2,5 micras (PM<sub>2,5</sub>), benzo(a)pireno (BaP) y ozono troposférico (O<sub>3</sub>), este último formato, entre otros, por precursores como los NO<sub>x</sub>. El plan ha estado hasta hace pocas semanas en información pública y está previsto que se apruebe antes de finalizar el año.

Hay que tener en cuenta, además, que la nueva Directiva sobre la calidad del aire de la Unión Europea, actualmente en elaboración, rebajará a la mitad los valores límite de contaminación permitidos, para acercarlos a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). El esfuerzo que esto significa no es lineal, sino logarítmico. Habrá que reducir las emisiones de los puertos a más de la mitad de ahora y hasta 2030.