



COMISIÓN NACIONAL DE LOS
MERCADOS Y LA COMPETENCIA



**PRO/CNMC/002/15 PROPUESTA
REFERENTE AL IMPUESTO DE LA
GEN. DE CATALUÑA SOBRE LA
EMISIÓN DE ÓXIDOS DE
NITRÓGENO A LA ATMÓSFERA
PRODUCIDA POR LA AVIACIÓN
COMERCIAL**

11 de febrero de 2015

Índice

I. ANTECEDENTES.....	3
II. CONTENIDO	3
III. VALORACIÓN	5
III.1 Racionalidad del diseño efectuado para perseguir los fines perseguidos.....	6
III.2 Riesgo de presencia de una ayuda de Estado	8

El Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), en Sala de Competencia, en su reunión de 11 de febrero de 2015, ha aprobado el presente informe, relativo a uno de los impuestos contenidos en la [Ley de la Generalidad de Cataluña 12/2014, de 10 de octubre, del impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial, del impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria y del impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear](#), en el que se analizan las implicaciones del primero de ellos desde el punto de vista de la competencia efectiva en los mercados y la regulación económica eficiente.

Este informe se aprueba a iniciativa propia a partir de la recepción de diversa información, en ejercicio de las competencias de la CNMC, en aplicación del artículo 5.1 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

I. ANTECEDENTES

El informe centra su objeto en si la configuración del impuesto autonómico sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial incide en la competencia efectiva y el buen funcionamiento del mercado en la actividad desarrollada por las compañías aéreas, pudiéndose extender su análisis y recomendaciones a casos análogos que pudiesen introducirse en otros aeropuertos y/o por otras administraciones.

Sobre la cuestión específica referente al aeropuerto de El Prat (Barcelona), además del conocimiento público de la norma¹, se ha recibido diversa documentación en la CNMC: escrito de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; carta de la *International Air Transport Association* (IATA); carta de *Airlines for America* (A4A), dirigidas ambas al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y carta de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) dirigida a la Defensora del Pueblo.

II. CONTENIDO

La Ley de la Comunidad Autónoma de Cataluña 12/2014, de 10 de octubre, tiene por objeto la creación, como tributos propios de la Generalidad catalana, de los siguientes impuestos: (i) impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial; (ii) impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producida por la industria; (iii) impuesto sobre la producción de energía eléctrica de origen nuclear. Estos impuestos son aplicables en todo el territorio de Cataluña y son compatibles con otros impuestos y tasas.

¹ BOE núm. 281, de 20 de noviembre de 2014, páginas 94749 a 94761 (13 págs.)

Los elementos definitorios del tributo objeto de este informe son, básicamente, los siguientes:

Objeto del impuesto: “[...] *gravar la emisión de óxidos de nitrógeno de las aeronaves en vuelos comerciales de pasajeros en los aeródromos durante el ciclo LTO (landing and take-off) –que comprende las fases de rodaje de entrada al aeropuerto, de rodaje de salida del aeropuerto, de despegue y de aterrizaje–, por el riesgo que provoca en el medio ambiente*”.

Hecho Imponible: Consiste en la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producida por la aviación comercial “*en aeródromos pertenecientes a municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico por la normativa vigente*”. De conformidad con lo dispuesto por el Decreto 226/2006, de 23 de mayo², Barcelona y El Prat de Llobregat son municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico. Son sujetos pasivos, “*a título de contribuyentes, las compañías aéreas y las personas físicas o jurídicas que operan o fletan vuelos que salen de un aeródromo de Cataluña*”.

Base Imponible (BI): “*está constituida por la cantidad, en kilogramos, de óxidos de nitrógeno emitida durante el ciclo LTO de las aeronaves durante el período impositivo*”, a efectos de lo cual “*deben aplicarse los factores de emisión que determina la guía de inventarios de emisiones EMEP/EEA, de la Agencia Europea de Medio Ambiente. En el caso de los helicópteros, los factores de emisión aplicables son los que establece la Oficina Federal de Aviación Civil de Suiza*”. La BI es:

$$\text{BI} = \text{N}^{\circ} \text{ de vuelos} \times \text{FE}^3 \text{ medio}$$

Tipos Impositivos: son el general (TG), de 3 € por kilogramo de óxidos de nitrógeno y el reducido (TR), de 1,5 € por kilogramo de óxidos de nitrógeno (es decir, la mitad).

Cuota Íntegra: se subdivide en dos cuotas parciales, que se suman: Cuota 1, integrada por el producto de tres factores: la BI, el TG y la proporción que representan, sobre el número total de pasajeros, los pasajeros excluidos los de largo recorrido y los que van en conexión. Cuota 2, integrada por tres factores: la BI, el TR y la proporción que representan, sobre el número total de pasajeros, la suma de los pasajeros de largo recorrido y los que van en conexión.

² Decreto 226/2006, de 23 de mayo, por el que se declaran zonas de protección especial del ambiente atmosférico diversos municipios de las comarcas de El Barcelonès, El Vallès Oriental, El Vallès Occidental y El Baix Llobregat para el contaminante dióxido de nitrógeno y para las partículas.

³ Factor de Emisión, con arreglo a la referida guía de la Agencia Europea de Medio Ambiente.

III. VALORACIÓN

Con carácter general, **la introducción de un impuesto** en una determinada actividad económica **distorsiona la competencia efectiva**, en la medida en que afecta al equilibrio competitivo del mercado, reduciéndose la cantidad o calidad del servicio del servicio e incrementándose su precio. Genera una brecha entre el precio que pagan los usuarios del servicio y el precio que perciben los operadores. El reparto de la carga del impuesto dependerá de las elasticidades-precio de la oferta y la demanda.

Sin embargo, **existen impuestos dirigidos no tanto o no solo a recaudar**, sino que tienen una finalidad económica, extrafiscal: la de reducir los incentivos a una determinada actividad económica, o financiar singularmente la reparación de los efectos adversos de dicha actividad, particularmente como puede suceder en las actividades contaminantes⁴, por ejemplo. En el caso en cuestión, la parte expositiva de la norma expresa que los tributos que crea tienen una **doble vertiente⁵, fiscal y extrafiscal**.

Cuando la imposición afecta de manera diferente a sectores y/o regiones, las distorsiones sobre la competencia efectiva se multiplican. La señal del mecanismo de precios a la hora de asignar eficientemente los recursos se altera. Ello permite que empresas menos eficientes de otros sectores o que operen en otras áreas geográficas se vean beneficiadas, con el consiguiente perjuicio para el bienestar del consumidor (en forma de mayores precios y/o menor producción y calidad). En el caso descrito anteriormente, empresas que operen en otros modos de transporte o en otros aeropuertos podrían ganar cuota de mercado sin que ello obedezca a una mayor eficiencia.

Conviene recordar igualmente que desde la CNMC se ha publicado recientemente el [Estudio sobre el Sector Aeroportuario en España](#)⁶, una de cuyas principales conclusiones es que el modelo de gestión centralizada de los aeropuertos integrados en AENA en España, si bien ha permitido la consecución de ciertos objetivos, ha derivado sin embargo en algunos

⁴ Vid: Barnett, A. H. (1980). [The Pigouvian Tax Rule Under Monopoly](#). *The American Economic Review*, 70(5), 1037–1041. Mankiw, N. G. (2009). [Smart Taxes: An Open Invitation to Join the Pigou Club](#). *Eastern Economic Journal*, 35, 14–23.

⁵ “Por una parte, su carácter extrafiscal pretende orientar el comportamiento de los agentes económicos afectados, con la interiorización de los costes no deseados y de las externalidades negativas que generan con su actividad, con el objetivo de contribuir a la mejora y la preservación del medio ambiente. Por otra parte, devienen instrumentos de política económica y, en este sentido, no se puede negligir que concurre también una finalidad fiscal, puesto que con su exacción se obtendrán ingresos adicionales que han de permitir subvenir, en parte, a los gastos e inversiones públicas en materia de medio ambiente y, en general, a las políticas de fomento de la preservación y la mejora de la calidad del medio ambiente.” Debido a la finalidad extrafiscal, la recaudación del impuesto parece que iría a integrarse en el Fondo para la protección del ambiente atmosférico, aunque no se expresa literalmente.

⁶ [E/CNMC/0002/14 EL SECTOR AEROPORTUARIO EN ESPAÑA: SITUACION ACTUAL Y RECOMENDACIONES DE LIBERALIZACIÓN](#)

resultados económicamente ineficientes y, por tanto, susceptibles de ser mejorados. La reforma de calado más importante sería permitir una gestión más flexible y descentralizada, idealmente a nivel individual, de los aeropuertos, lo que les permitiría adaptarse mejor a las presiones competitivas ejercidas por las distintas fuerzas del mercado: aerolíneas, pasajeros, otros aeropuertos o modos de transporte.

A este respecto, la búsqueda de la apertura a la competencia del mercado requeriría la reorientación del sistema de gestión centralizada hacia un escenario de individualización de la gestión, en el cual los gestores de los diferentes aeropuertos (o incluso grupos de aeropuertos), con independencia de su carácter de públicos o privados y salvaguardando el interés público, posean libertad en la determinación de las principales variables competitivas de sus negocios, en este caso, primordialmente **tarifas e inversiones**, pero también en la realización de estrategias orientadas a los aumentos de demanda, como la autonomía en el desarrollo de políticas de marketing o diferenciación de servicios comerciales que estos gestores puedan ofrecer.

No parece sin embargo que las medidas contenidas en esta Ley se realicen en pro de favorecer la competencia ni entre aerolíneas (ni indirectamente entre aeropuertos) sino más bien en la línea de introducir diferencias entre operadores que deberían ser objeto de la oportuna justificación, y todo ello sin perjuicio de la búsqueda de la corrección de las externalidades negativas ya puestas de manifiesto.

Partiendo de esta base, parece razonable que **este impuesto sea evaluado desde una doble óptica**: (i) **racionalidad del diseño** efectuado para conseguir los fines perseguidos; (ii) **riesgo de presencia de una ayuda de Estado**, si existen posibles beneficiarios respecto de la asunción de la carga tributaria.

III.1 Racionalidad del diseño efectuado para perseguir los fines perseguidos

El objetivo del impuesto es doble: recaudatorio y de interiorización de externalidades. Cabe evaluar el diseño del impuesto siguiendo los principios de regulación económica eficiente y de promoción de la competencia (necesidad, proporcionalidad, mínima distorsión). Del análisis efectuado se desprende la existencia de ciertos elementos que a priori presentan problemas de inadecuación a los objetivos declarados:

1. El impuesto sólo se aplica a los operadores de vuelos de transporte de viajeros, no de mercancías. No se indica el impacto sobre el medio ambiente de las operaciones de transporte de mercancías, ni se tiene en consideración, en la medida en que no se sujetan al impuesto.
2. Existe una distinción entre los vuelos directos intracomunitarios (UE), por un lado, y los vuelos de conexión junto con los extracomunitarios, por

otro, distinción en virtud de la cual, los pasajeros de la primera categoría de vuelos llevan asociado un tipo impositivo que duplica al que se aplica a los pasajeros de la segunda categoría (3€ frente a 1,5€). Ha de considerarse que por el hecho del destino u origen, así como por la finalidad de conexión del vuelo para un determinado pasajero, las emisiones de óxidos de nitrógeno tienen un impacto sobre el medio ambiente que se reduce a la mitad. En cambio, podría suceder que los vuelos con origen o destino extracomunitario se operen con aeronaves de un mayor tamaño o con un factor de emisión superior, no siendo gravado en términos proporcionales.

3. El impuesto afecta únicamente a un máximo de 20.000 operaciones anuales por compañía y por aeropuerto⁷, y el exceso estará exento⁸. Esto supone que, en términos relativos, se verían beneficiadas las empresas que mayor número de operaciones realicen en el aeropuerto⁹. Obviamente, esto no lleva necesariamente a la conclusión de que deba ser una empresa de mayor tamaño, sino que se trata de las empresas que más operaciones efectúen en un mismo aeropuerto (por ejemplo, El Prat). De esta forma, los incumbentes más asentados en este aeropuerto se verían claramente beneficiados en términos relativos, y este es un sector en el que las barreras de entrada pueden ser significativas. Adicionalmente, los efectos de este impuesto no serían los mismos para una misma empresa que realizase el mismo número de operaciones desde dos aeropuertos diferentes que si los concentrase todos en el mismo aeródromo, puesto que, por ejemplo, *ceteris paribus*, si realiza 20.000 operaciones en dos aeródromos diferentes, la cuota será el doble que si se concentrasen las 40.000 operaciones en uno.

4. Por su propia definición, no se aplica a otros medios de transporte, por lo que sólo afectará a los operadores aéreos. Esto implica que se podría estar dirigiendo parte de la demanda hacia medios de transporte alternativos¹⁰, los cuales podrían resultar marginalmente más baratos

⁷ Como expresa el artículo 7.2 de la Ley: “La cuota íntegra de este impuesto, aplicable durante el período impositivo en un mismo aeródromo...”

⁸ En el artículo 6.3 del texto legal, referente a la BI, se expresa que: “N.º de vuelos es el número de vuelos (despegues) efectuados durante el período impositivo, computando un máximo de 20.000 vuelos anuales”.

⁹ Se ha de hacer notar que, *ceteris paribus*, la operación número 19.999 y la número 20.001 previsiblemente tendrán un efecto muy similar en cuanto a su impacto sobre el medio ambiente, por lo que este umbral podría resultar arbitrario y su existencia parece suponer un impedimento a que pague más el operador que más contamine.

¹⁰ No se está afirmando que esto sea así pero sí que convendría que se hubiera tenido en cuenta (justificándolo documentalmente) por parte de las autoridades competentes. En este sentido, la Ley 15/2012, de 27 de diciembre, de medidas fiscales para la sostenibilidad energética grava el consumo de gas natural a través del impuesto de hidrocarburos, que hasta ahora solo se aplicaba a los combustibles líquidos destinados al transporte por carretera o para uso residencial, ya que el hidrocarburo gaseoso había venido disfrutando de un tipo impositivo

tras la introducción del impuesto, sin que se tome en consideración si su actividad resulta, en términos relativos, por pasajero o por kilómetro recorrido, más o menos contaminante.

5. Finalmente, no se observa una previsión de la relación entre la exigencia de este impuesto y sus efectos positivos sobre el medio ambiente, así como tampoco la parte de los costes de eliminación o de reducción de la contaminación debida a las emisiones de óxidos de nitrógeno que irán a sufragar. Es decir, no se conoce qué efecto desincentivador de la actividad contaminante puede tener ni la parte de los costes derivados de los efectos de la contaminación que irán a cubrir.

Por los elementos observados, el impuesto, en su actual diseño, podría no verificar *ex ante* con claridad la finalidad extrafiscal a la que pretende servir, cual es la de suponer, por un lado, un desincentivo evidente a la actividad de emisión de óxidos de nitrógeno, así como, por otro, permitir recaudar los fondos necesarios para sufragar las medidas de eliminación de los efectos de la contaminación del medio ambiente atmosférico en las zonas de especial protección contempladas en la normativa vigente.

III.2 Riesgo de presencia de una ayuda de Estado

Los EE.MM son libres para escoger aquella política económica que estimen más apropiada y especialmente para repartir como estimen oportuno la carga tributaria impuesta sobre los diferentes factores de producción.

Ahora bien los EE.MM deben ejercer estas competencias de conformidad con la legislación de la UE¹¹, entre la que se encuentra la de ayudas de Estado. La configuración del impuesto analizado en este caso determina que existirán ciertos operadores a los que no les será de aplicación la figura impositiva analizada o que estando sujetos se ven beneficiados por el diseño efectuado. Ello lleva a considerar que existe un riesgo de presencia de ayuda de Estado si están presentes los cuatro elementos¹² del art. 107.1 TFUE.

Una medida de exención fiscal (que por ejemplo, beneficie a los operadores de mercancías frente a los de pasajeros) puede afectar a los fondos estatales

igual a cero. El llamado céntimo verde, que inicialmente estaba previsto aplicar a los carburantes y destinar su recaudación a financiar las primas del régimen especial, recayó sobre el gas natural.

¹¹ En particular, los EE.MM no deben introducir o mantener legislación que implique ayuda estatal o discriminación que sea contraria a las libertades fundamentales. Asunto Glaxo Well come C-182/09

¹² Art. 107.1 TFUE “Salvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones”.

(menores ingresos recaudados), puede suponer una ventaja económica selectiva para ciertas empresas y presenta potencialidades de afectación a la libre competencia y a los intercambios comerciales entre EE.MM.

Para analizar la presencia de una ayuda de Estado en el ámbito impositivo, se debe tener en cuenta la [Comunicación de la Comisión Europea](#) relativa a la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las medidas relacionadas con la fiscalidad directa de las empresas¹³.

En principio, las medidas fiscales abiertas a todos los agentes económicos que actúan en el territorio de un Estado miembro constituyen medidas generales. El hecho de que determinadas empresas o sectores se beneficien más que otras de algunas de estas medidas fiscales no significa necesariamente que dichas medidas entren en el ámbito de aplicación de las normas de competencia en materia de ayudas estatales.

En cambio, según jurisprudencia consolidada del TJUE¹⁴, es constitutiva de ayuda estatal **toda medida destinada a eximir, parcial o totalmente, de las cargas resultantes de aplicar normalmente el sistema general a las empresas de un sector determinado sin que esta exención pueda quedar justificada por la naturaleza o la economía del sistema.**

Además, no se hace distinción alguna según las causas o los objetivos de las intervenciones, sino que las define en función de sus efectos. Por otra parte, también indica que el hecho de que dicha medida aproxime las cargas de dicho sector a las de sus competidores en otros Estados miembros¹⁵ no le exime del carácter de ayuda.

En definitiva, para aplicar la normativa de ayudas a una medida fiscal, resulta especialmente pertinente el hecho de que esta medida establezca una excepción a la aplicación del sistema fiscal a favor de determinadas empresas del Estado miembro. Por lo tanto, conviene determinar, en primer lugar, el régimen común aplicable. A continuación, debe examinarse si la excepción a este régimen o las diferencias en el mismo están justificadas por la naturaleza o la economía del sistema fiscal, es decir, si derivan directamente de los principios fundadores del sistema fiscal del Estado miembro en cuestión.

Esta justificación corresponde realizarla a la Administración promotora de la figura impositiva (y no a esta autoridad o a un tercero), debiendo valorarse a continuación por las autoridades comunitarias competentes si existe un

¹³ DOUE 10.12.98

¹⁴ Como ejemplo, la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, de 2 de julio de 1974, en el asunto 173/73: Italia/ Comisión, Rec. 1974, p. 709.

¹⁵ De interés a este respecto es el hecho de que se señale en el preámbulo de la Ley que existen precedentes próximos en Francia, Alemania y R. Unido.

riesgo de presencia de ayuda a través del preceptivo procedimiento de notificación a la Comisión Europea.

No obstante, del análisis efectuado en el apartado anterior (Racionalidad del diseño efectuado para perseguir los fines perseguidos) se desprende que **la configuración del impuesto no presenta una lógica clara respecto de la finalidad de protección medioambiental** que indica perseguir.

Por otro lado, por lo que se refiere a la **hipotética compatibilidad con el Derecho comunitario de la supuesta ayuda** contenida en la exención del impuesto para ciertos operadores, sin perjuicio de reconocer la competencia exclusiva de la Comisión Europea al respecto, cabe remitirse a las recientemente aprobadas *Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía*.¹⁶

Como afirman éstas, *“Por lo general, para evaluar si una medida de ayuda puede considerarse compatible con el mercado interior la Comisión analiza si su concepción garantiza que su impacto positivo en aras de un objetivo de interés común es superior a sus potenciales efectos negativos en el comercio y la competencia”*. En particular, se describen los principios de lo que se conoce como **prueba de sopesamiento** de la ayuda¹⁷.

En el apartado 3.7 (*Ayudas en forma de reducciones o exenciones de impuestos medioambientales y de reducciones en la financiación de apoyo para la electricidad procedente de fuentes renovables*) se establecen los aspectos relevantes para considerar si el diseño de esta categoría de ayudas fiscales puede ser considerado compatible con la normativa sobre ayudas estatales.

Este apartado se inicia con una declaración de principios: *“Los impuestos medioambientales se imponen con el fin de aumentar el coste de los comportamientos perjudiciales para el medio ambiente, para disuadir de la comisión de tales conductas y aumentar el nivel de protección medioambiental. En principio, estos impuestos deben reflejar los costes sociales de las emisiones y, por ello, el importe del impuesto pagado por unidad de emisión debe ser igual para todas las empresas contaminantes”* (apartado 167).

Se indica que las exenciones o reducciones fiscales pueden permitirse, aunque, *“[...] no debe menoscabarse el objetivo general del impuesto medioambiental, que es reducir los comportamientos perjudiciales para el*

¹⁶ COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN Directrices sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía 2014-2020 ([2014/C 200/01](#))

¹⁷ *“A tal efecto, la Comisión considerará que una medida de ayuda estatal es compatible con el Tratado solo si cumple todos los criterios siguientes:”* Contribución a un objetivo bien definido de interés común, Necesidad de intervención estatal, Idoneidad, Efecto incentivador, Proporcionalidad de las ayudas (ayuda mínima), Evitar efectos negativos importantes sobre la competencia y el comercio entre Estados miembros, Transparencia

medio ambiente”, para lo cual [...] Las reducciones fiscales tienen que ser necesarias y basarse en criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios, y las empresas interesadas deben contribuir a mejorar la protección del medio ambiente” (apartado 168).

Partiendo de su consideración de tributo no armonizado¹⁸, “*para demostrar la necesidad y proporcionalidad de la ayuda, los Estados miembros deberán definir claramente el alcance de las reducciones fiscales*”. Adicionalmente, se dispone que se considerará que las ayudas son necesarias si verifican un conjunto de condiciones (apartado 177)¹⁹; algo similar se establece para garantizar la proporcionalidad de las mismas (apartado 178)²⁰. Cabe remitirse a las consideraciones allí recogidas para realizar una aproximación correcta a la justificación de una potencial exención tributaria, lo que se señala a los efectos oportunos.

¹⁸ Situación descrita en los apartados 176 y siguientes de la COM citada.

¹⁹ (177) *La Comisión considerará que las ayudas son necesarias si se cumplen las siguientes condiciones acumulativas: a) la elección de los beneficiarios se basa en criterios objetivos y transparentes y las ayudas se conceden en principio de la misma manera a todos los competidores en el mismo sector o mercado de referencia si se hallan en una situación de hecho similar; b) el impuesto medioambiental sin reducción entraña un incremento considerable de los costes de producción, calculados como una proporción del valor bruto añadido para cada sector o categoría de beneficiarios individuales; y c) el considerable incremento de los costes de producción no puede repercutirse en los consumidores sin provocar reducciones significativas de las ventas.*

²⁰ (178) *La Comisión considerará que las ayudas son proporcionadas si se cumple una de las condiciones siguientes: a) los beneficiarios de las ayudas pagan como mínimo el 20 % del impuesto medioambiental nacional; o b) la reducción fiscal está supeditada a la celebración de acuerdos entre el Estado miembro y los beneficiarios o asociaciones de beneficiarios a efectos de que los beneficiarios o asociaciones de beneficiarios se comprometan a alcanzar objetivos de protección medioambiental que tengan el mismo efecto que si los beneficiarios pagasen al menos el 20 % del impuesto nacional o, si se dan las circunstancias previstas en el apartado (173), se aplicase el nivel mínimo de imposición aplicable en la Unión. Dichos acuerdos o compromisos podrán vincularse, entre otras cosas, a una reducción del consumo de energía, una reducción de las emisiones o cualquier otra medida medioambiental, y cumplir las siguientes condiciones acumulativas: i) el contenido de los acuerdos es negociado por el Estado miembro, especifica los objetivos y establece un calendario para alcanzarlos; ii) el Estado miembro garantiza la supervisión independiente (79) y oportuna de los compromisos contraídos en los acuerdos; y iii) los acuerdos se revisan periódicamente a la luz de los avances tecnológicos y otros, y estipulan disposiciones sancionadoras efectivas aplicables en caso de que no se cumplan dichos compromisos.*

