



MEMORIA ABREVIADA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ORDEN MINISTERIAL POR LA QUE SE APRUEBA LA MODIFICACIÓN DE LOS GRUPOS Y LA ASIGNACIÓN DE LAS MERCANCÍAS QUE FIGURAN EN EL ANEXO III DEL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011, DE 5 DE SEPTIEMBRE.

ÍNDICE

A. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

B. MEMORIA

- I. Justificación de la memoria abreviada**
- II. Oportunidad de la norma**
 - 1. Motivación**
 - 2. Objetivos**
 - 3. Alternativas**
 - 4. Principios de buena regulación**
- III. Descripción del contenido, análisis jurídico y tramitación**
 - 1. Contenido**
 - 2. Tramitación**
 - 3. Vigencia de la norma y entrada en vigor**
 - 4. Normas que quedan derogadas**
 - 5. Base jurídica y rango del proyecto normativo**
- IV. Análisis de impactos**
 - 1. Impacto económico y presupuestario**
 - 2. Impacto por razón de género**
 - 3. Impacto digital**
 - 4. Otros impactos**

MEMORIA ABREVIADA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

A. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible/ Organismo Público Puertos del Estado	Fecha	
Título de la norma	Proyecto de Orden TRM/ / , de de 2024, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.		
Tipo de Memoria	Normal <input type="checkbox"/> Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Adaptar los códigos de mercancías que se recogen en el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante debido a que a los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 2022/1998 y (UE) n.º 2023/2364 de la Comisión, han modificado el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común, así como ajustar algunos códigos a las necesidades de los servicios de estadística de las Autoridades Portuarias.		
Objetivos que se persiguen	Modificar el código que se asigna a algunas de las mercancías en el anexo III de la citada ley con el fin de adaptarlo a la nueva nomenclatura combinada aprobada por la Comisión Europea, así como la creación de subcódigos para identificar distintos componentes de una misma mercancía.		
Principales alternativas consideradas	Ninguna, ya que la Disposición Adicional Decimoctava del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece expresamente la posibilidad de modificar los grupos y la asignación de mercancías que figuran en el referido anexo III, mediante orden del Ministro de Fomento (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			
Tipo de norma	Orden ministerial.		
Estructura de la Norma	La orden ministerial que se postula consta de un preámbulo, una parte dispositiva con un único artículo estructurado en dos apartados, y dos disposiciones finales relativas al título competencial y a la entrada en vigor de la orden. El Artículo único establece la modificación de los códigos asignados a las mercancías, refiriéndose en su apartado Uno a los grupos y códigos que se suprimen, mientras que el apartado Dos se refiere a los que se incorporan al citado anexo III.		
Informes recabados	De la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con el artículo 26.4 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, así como dictamen del Consejo de Estado, conforme al artículo 22.2 y 3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.		

Consulta pública previa	Se ha prescindido de la consulta pública dado que la propuesta normativa no tiene un impacto significativo en la actividad económica, no impone obligaciones relevantes a los destinatarios y, además, regula aspectos parciales de una materia.	
Trámite de audiencia	Se ha prescindido del trámite de audiencia debido a que la norma no afecta a los derechos e intereses legítimos de las personas.	
ANALISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	La orden se dicta al amparo de la competencia estatal en materia de puertos de interés general, prevista en el artículo 149.1.20ª de la Constitución Española.	
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general.	Este proyecto de orden ministerial no tiene efectos significativos ni sobre la economía en general ni, en particular, efectos sobre los presupuestos.
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input checked="" type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
	<input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input type="checkbox"/> implica un gasto. <input type="checkbox"/> implica un ingreso.
Impacto de género	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
Impacto digital	La norma tiene un impacto para la ciudadanía y la Administración, por el desarrollo y uso de los medios y servicios de la Administración digital	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>

Otros impactos considerados	La norma no supone ningún impacto negativo en la familia, en la infancia y en la adolescencia, ni tampoco en las personas con discapacidad. La norma proyectada no supone impacto por razón de cambio climático.
Otras consideraciones	Ninguna.

B. MEMORIA

A través de esta memoria del análisis de impacto normativo se analiza el proyecto de orden ministerial por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

I. Justificación de la memoria abreviada

El artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, permite la sustitución de ésta por una memoria abreviada, cuando se estime que de la propuesta normativa no se derivan impactos apreciables sobre el orden de distribución de competencias, impacto económico y presupuestario, cargas administrativas o impacto por razón de género, o cuando éstos no sean significativos.

La memoria se presenta en forma abreviada puesto que no se derivan de esta propuesta normativa impactos apreciables en los ámbitos afectados, según se hace constar a continuación.

De una parte, se trata de una disposición normativa que únicamente pretende modificar algunos códigos asignados a determinadas mercancías que figuran en el anexo III del TRLPEMM, resultando que la referida modificación puede llevarse a cabo mediante orden del Ministro de Fomento (actual titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), según se establece en la disposición adicional decimoctava del referido TRLPEMM.

De otra, sucede que la reglamentación en la que se basan los códigos del citado anexo III ha sido modificada, cambiando los códigos asignados a algunas mercancías según los Reglamentos de Ejecución (UE) que se citarán más adelante y que a su vez modifican el anexo I del Reglamento (CEE) nº 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común. Adicionalmente, por motivos estadísticos, ha surgido la necesidad de diferenciar mercancías dentro de un mismo código.

Las modificaciones que se proponen no afectan a la cuantía de la tasa de la mercancía que se recauda (art. 214 del TRLPEMM) ya que, o bien los códigos y grupos que se suprimen no van a implicar que haya mercancías que dejen de gravarse, dado que van a ser recogidas en otros códigos existentes o de nueva creación, o bien los códigos que se introducen no van a implicar que se incorporen mercancías que antes no resultaban gravadas con la tasa, sino que en general se recogen con un mayor detalle, y finalmente, no hay mercancías que cambien de grupo de asignación.

Por tanto, ninguno de estos cambios supone impacto apreciable en los ámbitos afectados, lo que justifica la utilización del formato de memoria abreviada.

II. Oportunidad de la norma

1. Motivación

Las modificaciones al anexo III del TRLPEMM que introduce la orden ministerial obedecen a las siguientes causas:

- Modificación de la normativa arancelaria:

- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2022/1998 de la Comisión, de 20 de septiembre de 2022, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común.
- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2023/2364 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2023, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común.

El anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo recoge la nomenclatura de mercancías del sistema aduanero común de la Unión Europea, denominada «nomenclatura combinada», que sirve para establecer al mismo tiempo las exigencias del arancel aduanero común y las estadísticas del comercio exterior de la Unión Europea. El artículo 12 de dicho Reglamento prevé la revisión por la Comisión europea de la nomenclatura combinada, mediante la aprobación de un reglamento comunitario. Y estas modificaciones del anexo I del Reglamento afectan a los códigos que se asignan a algunas mercancías recogidos en el anexo III del TRLPEMM.

Así, se da lugar a la supresión de códigos como consecuencia de modificaciones en su definición, que son reemplazados por los nuevos códigos que se incorporan, bien como consecuencia de ligeros cambios en su descripción, bien porque se introduce un mayor detalle en la clasificación, pero sin que ello implique la modificación del grupo tarifario que tenían asignado los códigos sustituidos.

En algún caso se suprimen códigos sin ser sustituidos, como consecuencia de que los productos afectados ya no eran objeto de tráfico mercantil a nivel internacional, no siendo manipulados tampoco por los puertos españoles.

Además, en el anexo III del TRLPEMM se establecen los grupos que se asignan a las mercancías que utilizan las instalaciones portuarias de los puertos de interés general y que sirven para la determinación de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía, en el supuesto recogido en el artículo 214 a) 2.º del citado texto refundido. Al mantener los nuevos códigos introducidos el mismo grupo tarifario de los códigos suprimidos, o suprimirse códigos sin movimiento real de mercancías, de estas modificaciones no se deriva ningún impacto económico en la tasa de la mercancía.

- Necesidades de los servicios de estadística de las Autoridades Portuarias:

Para el mejor tratamiento de la información de los servicios de estadística de las Autoridades Portuarias, que puede requerir desarrollar más ciertos epígrafes, como por ejemplo para asociar adecuadamente unas partidas a unos códigos que se modificaron anteriormente, distinguir unos tipos de acumuladores eléctricos, diferenciar unos dispositivos semiconductores ensamblados en módulos o paneles y adaptar la definición de algunos tipos de vehículos eléctricos e híbridos al Reglamento General de Vehículos.

Es, por tanto, la exigencia a la adaptación de la nueva nomenclatura combinada, modificada por los Reglamentos de la Comisión europea mencionados, y las necesidades de los servicios de estadística de las Autoridades Portuarias, lo que motiva la modificación del anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Objetivos

El objeto de esta orden es modificar el código que se asigna a las mercancías en el anexo III de la citada ley con el fin de adaptarlo a la nueva nomenclatura combinada (NC) aprobada por la Comisión europea, así como la creación de subcódigos para identificar distintos componentes de una misma mercancía.

- De la revisión de la normativa arancelaria se deriva lo siguiente:

- **Códigos eliminados de la nomenclatura combinada:**

No se ha eliminado ninguno.

- **Códigos nuevos en la nomenclatura combinada para permitir la identificación y clasificación de estos productos incluidos antes en otros códigos del mismo capítulo:**

Se han modificado algunas subpartidas dentro de los códigos de la NC (dígitos del 5 al 8) y que no afectan a los códigos establecidos en el anexo III del TRLPEMM dado que en este anexo los códigos no distinguen subpartidas (solo contienen los 4 primeros dígitos y una letra opcional).

- **Cambios en algunas definiciones de la NC para recoger las mercancías que antes se incluían en otros códigos o ampliación de las definiciones para mejor comprensión:**

No se ha modificado ninguna definición.

- De las necesidades de los servicios estadísticos se deriva lo siguiente:

- **Adaptación a códigos anteriores:** debido a una de las anteriores modificaciones del anexo III, se desdobló un código (8501) en otros dos (8501A y 8501B) y que afectan a un tercero (8503) que hacía referencia al primero (8501) y a otro más (8502) pero en ese momento no se modificó y, por lo tanto, es necesario adaptarlo. En consecuencia, se trata de desdoblar el código 8503 en 8503A, 8503B y 8503C.

- **Distinción de acumuladores eléctricos:** se considera oportuno distinguir entre los acumuladores eléctricos que contienen iones de litio y los que no.

Se consigue con el desdoblamiento del código 8507 en los códigos 8507A y 8507B.

- **Diferenciación de dispositivos semiconductores:** se considera oportuno distinguir en las partidas de dispositivos semiconductores los que van en ensamblados en módulos o paneles y los que no por razones estadísticas. Consiste en el desdoblamiento del código 8541 en los códigos 8541A y 8541B.
- **Vehículos eléctricos o híbridos:** se han detectado unas erratas en las definiciones de los códigos de este tipo de vehículos ya que no recogían correctamente los diferentes modelos según el Reglamento General de Vehículos y por tanto se modifican las descripciones de los códigos 8703G, 8703H, 8703K, 8703L, 8704H, 8704I, 8704L y 8704M.

3. Alternativas

No se han valorado más alternativas que la elaboración de un proyecto de orden ministerial debido a que la disposición adicional decimoctava del TRLPEMM establece expresamente la posibilidad de modificar los grupos y la asignación de mercancías que figuran en el referido anexo III, mediante orden del Ministro de Fomento (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).

4. Principios de buena regulación

La norma se adecua a los principios de buena regulación de conformidad con el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común. En concreto, cumple con los principios de necesidad y eficacia y con el objetivo de llevar a cabo la evaluación periódica del ordenamiento jurídico, ya que las modificaciones introducidas vienen motivadas, por un lado, por la exigencia de adaptar los códigos que se asignan a algunas mercancías a la «nomenclatura combinada» modificada por los Reglamentos de la Comisión Europea y, por otro, para lograr un mejor tratamiento de la información por parte de los servicios de estadística de las autoridades portuarias. Así mismo, se adecua al principio de proporcionalidad dado que la norma contiene la regulación imprescindible para el cumplimiento de su objetivo. La orden también garantiza el principio de seguridad jurídica, alineando el ordenamiento jurídico en esta materia con las disposiciones de la Unión Europea y además es coherente con el resto del ordenamiento jurídico en cuanto que es la única alternativa posible, prevista en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Por lo demás, la orden resulta conforme con el principio de transparencia, dado que define claramente sus objetivos y se encuentra suficientemente justificada en el preámbulo. Finalmente, la norma propuesta es conforme al principio de eficiencia dado que no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias.

III. Descripción del contenido, análisis jurídico y tramitación

1. Contenido

El proyecto de orden tiene la siguiente estructura:

- Parte expositiva.
- Artículo único, de Modificación del anexo III del TRLPEMM. Incluye dos apartados, refiriéndose en su apartado Uno a los grupos y códigos que se

suprimen, mientras que el apartado Dos se refiere a los que se incorporan al citado anexo III.

- Disposición final primera, sobre el título competencial.
- Disposición final segunda, respecto a la entrada en vigor de la orden.

2. Tramitación

El proyecto ha sido tramitado con arreglo a las previsiones de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones y de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, por el que se regulan, entre otras cosas, el procedimiento para la elaboración de reglamentos -entre los que se encuentran aquellos que revisten la forma de orden ministerial-.

De acuerdo a dicha normativa, se ha prescindido del trámite de consulta pública previa a la elaboración del proyecto de orden ministerial debido a que no tiene un impacto significativo en la actividad económica (como se ha justificado, de los cambios no se deriva ninguna alteración del grupo asignado a las mercancías por lo que no se modifica el gravamen, la tasa de la mercancía, ni da lugar a que algunas mercancías dejen de resultar gravadas o comiencen a estarlo), no impone obligaciones relevantes a los destinatarios (se trata únicamente de la actualización de algunos códigos de mercancías) y regula aspectos parciales de una materia (al modificar, únicamente, un anexo del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

De otra parte, sin perjuicio de la consulta previa, y en referencia a la misma normativa, la orden ministerial propuesta no afecta a los derechos e intereses legítimos de las personas en tanto que únicamente regula la modificación de algunos códigos de mercancías con el fin de adaptarlos a la nueva nomenclatura combinada y, en consecuencia, no ha sido necesario realizar un trámite de audiencia.

Sin embargo, y todavía atendiendo a la normativa referenciada en este apartado, sí se ha recabado directamente la opinión de las Autoridades Portuarias dado que se ven afectadas por esta orden en el sentido de que, por una parte, deben actualizar los códigos de mercancías en sus sistemas informáticos y, de otra, surgen necesidades de sus servicios de estadística para poder distinguir algunas mercancías de otras, y como resultado de ello se han obtenido algunas propuestas que se indican en el apartado de objetivos de esta Memoria.

Durante la tramitación de esta orden ministerial, y de acuerdo con el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha recabado informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Departamento ministerial proponente.

Asimismo, se ha recabado dictamen del Consejo de Estado, conforme al artículo 22.2 y 3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

3. Vigencia de la norma y entrada en vigor

La presente disposición tendrá una vigencia temporal, puesto que la nomenclatura utilizada en el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante es la adoptada por la Unión Europea a través del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987 (nomenclatura combinada) y la Comisión Europea adopta anualmente un Reglamento en el que se recoge una versión completa y

actualizada de la nomenclatura combinada, a raíz de las modificaciones efectuadas por el Consejo y la Comisión.

La entrada en vigor de la orden se producirá el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado. Se separa de la previsión general del artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, que establece que *“sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2.1 del Código Civil, las disposiciones de entrada en vigor de las leyes o reglamentos, cuya aprobación o propuesta corresponda al Gobierno o a sus miembros, y que impongan nuevas obligaciones a las personas físicas o jurídicas que desempeñen una actividad económica o profesional como consecuencia del ejercicio de ésta, preverán el comienzo de su vigencia el 2 de enero o el 1 de julio siguientes a su aprobación”*, dado que la orden no impone obligaciones a las personas físicas o jurídicas que desempeñen una actividad económica o profesional o como consecuencia del ejercicio de ésta. Además, se hace necesaria su pronta aprobación con el fin de no demorar más la aplicación de los nuevos códigos para adaptarlos a la nomenclatura combinada y atender las obligaciones inmediatas de las Autoridades Portuarias.

4. Normas que quedan derogadas

Al tratarse de un proyecto de orden ministerial de modificación, éste no deroga expresa ni tácitamente ninguna norma del ordenamiento jurídico.

5. Base jurídica y rango del proyecto normativo

El presente proyecto de orden ministerial se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 20ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de puertos de interés general.

El rango normativo que se propone dar al proyecto es el de orden ministerial, ya que, según se establece en la disposición adicional decimoctava del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se podrán modificar los grupos y la asignación de las mercancías que figuran en el anexo III por orden del Ministro de Fomento (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).

IV. Análisis de impactos

De la modificación normativa se analizan los siguientes impactos:

1. Impacto económico y presupuestario

El proyecto normativo que ahora se postula contiene únicamente la modificación de algunos códigos que se asignan a determinadas mercancías del anexo III del TRLPEMM, que se limita a dar cumplimiento a lo establecido en la normativa reguladora, y por tanto no se prevén impactos de ningún tipo en los presupuestos de los organismos que conforman el sistema portuario de interés general. Así mismo, ninguna de las modificaciones introducidas tiene impacto económico en la liquidación de la tasa de la mercancía -art. 214 del TRLPEMM- como se ha justificado.

Además, el proyecto no genera obligaciones económicas para las administraciones, no tiene impacto presupuestario respecto a la Administración General del Estado ni respecto a las Comunidades Autónomas.

Tampoco tiene efectos sobre la competencia, se trata de una norma de origen comunitario que se aplica por igual en todo el territorio de la Unión Europea.

2. Impacto por razón de género

Dado el contenido estrictamente formal y documental de la propuesta normativa, no se derivan impactos, positivos ni negativos, por razón de género.

3. Impacto digital

Se estima que el impacto de la norma para la ciudadanía y la Administración, por el desarrollo y uso de los medios y servicios de la Administración digital, resulta nulo, puesto que la orden no supone cambios tecnológicos ni avance cuantitativo en el uso de medios o servicios digitales.

4. Otros impactos

La norma no supone ningún impacto negativo de carácter social, en la familia, en la infancia y en la adolescencia, ni tampoco en las personas con discapacidad.

La norma proyectada no supone impacto por razón de cambio climático.