



MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE CONTROL DE LAS EMBARCACIONES NEUMÁTICAS Y SEMIRRÍGIDAS DE ALTA VELOCIDAD A QUE SE REFIERE LA LETRA A) DEL APARTADO 1 DEL ARTÍCULO ÚNICO DEL REAL DECRETO-LEY 16/2018, DE 26 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE ADOPTAN DETERMINADAS MEDIDAS DE LUCHA CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS EN RELACIÓN CON LAS EMBARCACIONES UTILIZADAS

**(DOCUMENTO SOMETIDO A TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA
18 DE MARZO DE 2019)**



ÍNDICE

I. OPORTUNIDAD DEL PROYECTO NORMATIVO

1. Motivación
2. Objetivos
3. Alternativas

II. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

1. Contenido del proyecto
2. Análisis jurídico
3. Descripción de la tramitación

III. ANÁLISIS DE IMPACTOS

1. Adecuación de la norma al orden de distribución de competencias
2. Impacto de la medida
 - 2.1. Impacto económico y presupuestario
 - 2.2. Impacto de género
 - 2.3. Impacto en la infancia y en la adolescencia
 - 2.4. Impacto en la familia

Esta memoria del análisis del impacto normativo integra la memoria, estudios o informes sobre la necesidad y oportunidad del proyecto normativo, así como la memoria económica y el informe de impacto de género, previstos en la Ley 50/1997, de 27 noviembre, del Gobierno. Para la elaboración de la memoria se ha tenido en cuenta la estructura prevista en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, así como la Guía Metodológica para la Elaboración de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo a la que se refiere la disposición adicional primera del Real Decreto anterior.

Asimismo, conforme al artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil y la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia esta memoria contiene una valoración del impacto en la familia, la infancia y la adolescencia.

I. OPORTUNIDAD DEL PROYECTO NORMATIVO

1. Motivación

El Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las



embarcaciones utilizadas, impone la obligación de obtener una autorización de uso de algunas embarcaciones, en atención a su titularidad o a su afectación a determinados usos que se consideran legítimos, así como a su inscripción y a la de los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las mismas en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

Las embarcaciones que se ven afectadas por esta obligación de inscripción y autorización de uso son las siguientes:

- Las que, siendo distintas de las utilizadas para el cumplimiento de sus fines por el Estado, Comunidades Autónomas, Entes Locales y organismos públicos vinculados o dependientes de los mismos o adscritas a organizaciones internacionales, se encuentren afectas a salvamento y asistencia marítima.
- Las utilizadas para navegación interior por lagos, ríos y aguas fuera de los espacios marítimos españoles.
- Las afectas al ejercicio de actividades empresariales, deportivas, de investigación o formación.
- Las de recreo destinadas a uso privado que cumplan los requisitos reglamentariamente establecidos en materia de seguridad, técnicos y de comercialización.

Los operadores de las embarcaciones relacionadas anteriormente deberán inscribirse en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, así como obtener antes del inicio de sus actividades, autorización del uso de las embarcaciones e inscripción de la misma para beneficiarse de la exención prevista en el Real Decreto-ley, que permite que sean excepcionadas de la consideración de género prohibido a los efectos de la normativa de contrabando.

El presente texto responde fundamentalmente a la necesidad de regular el procedimiento de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad de los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las mencionadas embarcaciones, así como la autorización de uso e inscripción de las mismas.

El apartado 10 del artículo único del Real Decreto-ley establece la habilitación expresa al Gobierno para desarrollar reglamentariamente el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, el procedimiento y los criterios aplicables para la inscripción de operadores y la autorización de uso de embarcaciones, el régimen de utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, así como para dictar las normas necesarias para la adecuada coordinación del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad con el Registro de Buques y Empresas Navieras.



Por otro lado, no es despreciable la inseguridad que el uso de estas embarcaciones supone, además de para los ciudadanos, para los propios funcionarios que tienen encomendada la represión de los ilícitos de contrabando. Esta inseguridad se ha puesto de manifiesto en ya varias ocasiones, especialmente en zonas concretas, como por ejemplo en la Bahía de Algeciras.

Los funcionarios de Vigilancia Aduanera están dotados de armas cortas de fuego para el desarrollo de sus servicios y misiones, así como de armas de fuego automáticas para su uso en las embarcaciones. No obstante, entre estas armas deberían figurar armas incapacitantes no letales para emplearlas cuando fuera apropiado, con miras a restringir cada vez más el empleo de medios que puedan ocasionar lesiones o muertes.

A tal fin, se introduce una disposición adicional primera, que contempla esta posibilidad.

2. Objetivos.

El objetivo a alcanzar a través de la norma es el desarrollo del procedimiento de inscripción de los operadores de las embarcaciones a las que se refieren las letras f), g), h) e i) del apartado 3 del Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, así como el procedimiento de concesión de las autorizaciones de uso e inscripción de las citadas embarcaciones, de tal forma que, se garantice de forma efectiva, la utilización de aquellas embarcaciones que en atención a su titularidad o a su afectación a determinados usos, se consideran legítimas.

3. Alternativas.

Pese a que el Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, impone la obligación de obtener una autorización de uso de algunas embarcaciones, en atención a su titularidad o a su afectación a determinados usos que se consideran legítimos, así como a su inscripción y a la de los operadores que por cualquier título ostenten la posesión legal de las mismas en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, no regula este Registro, ni el procedimiento de inscripción en el mismo, ni el procedimiento de solicitud de autorización de uso de las embarcaciones.

La regulación de estos procedimientos es esencial para garantizar el correcto registro y correlativa utilización de las embarcaciones de este tipo que, en atención a su titularidad o a su afectación a determinados usos, se consideran legítimas, de tal forma que no pasen a estar prohibidas por la normativa de contrabando.



La necesidad de desarrollo normativo de lo previsto por el Real Decreto-ley hace necesaria la aprobación de un Real Decreto que apruebe el Reglamento de desarrollo del Real Decreto-ley. Por ello y, en virtud de la habilitación expresa conferida en el apartado 10 de su artículo único, se dicta el Real Decreto objeto de la presente memoria.

La falta de un reglamento que desarrolle lo previsto por el Real Decreto-ley en cuanto al Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y los procedimientos de obtención de la autorización de uso e inscripción, daría lugar a una gran inseguridad jurídica.

Por todo ello, la única alternativa posible es la aprobación de un Reglamento que incorpore al ordenamiento jurídico español lo previsto en el Real Decreto-ley citado.

II. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

1. Contenido del proyecto.

El texto consta de un preámbulo, un artículo único, tres disposiciones adicionales, tres disposiciones finales y un anexo, que a su vez se divide en cuatro capítulos que constan de quince artículos, cuatro disposiciones adicionales, una disposición transitoria y una disposición final.

El artículo único aprueba el Reglamento, que figura como anexo del Real Decreto.

La disposición final primera establece la habilitación a los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera, en las condiciones que se establezcan, al uso de las armas relacionadas en el artículo 5.1, apartados b) y c) del Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas, que sean necesarias para el cumplimiento de los fines que tienen encomendados.

La disposición adicional segunda, modifica el artículo 6 del Real Decreto 95/2009, de 6 de febrero, por el que se regula el Sistema de registros administrativos de apoyo a la Administración de Justicia.

La disposición adicional tercera, establece el no incremento del gasto público.

La disposición final primera habilita al Ministro de Hacienda para dictar las disposiciones de desarrollo que fueran necesarias.

La disposición final segunda establece el título competencial.

La disposición final tercera establece la entrada en vigor del RD.

El Anexo se divide en cuatro capítulos que constan de quince artículos, cuatro disposiciones adicionales, una disposición transitoria y una disposición final.

El capítulo Primero, que lleva por título “Disposiciones generales”, consta de seis artículos:

El **artículo 1** establece el objeto del Reglamento.

El **artículo 2** establece el ámbito de aplicación del Reglamento.

El **artículo 3** establece la competencia del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria la gestión y el



mantenimiento del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y los operadores y documentos objeto de inscripción, así como los sujetos y documentos objeto de inscripción y el contenido del Registro.

El **artículo 4** establece la competencia para la instrucción y resolución de los procedimientos de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las embarcaciones.

El **artículo 5** establece las facultades del órgano instructor en la instrucción de los procedimientos, así como la posibilidad de encomendar a los órganos territoriales dependientes del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales la realización de todas o alguna de las actuaciones en que se concretan esas facultades.

El **artículo 6** establece normas comunes a los procedimientos de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y de autorización de uso de las embarcaciones.

El capítulo Segundo, que lleva por título “Inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad”, consta de tres artículos:

El **artículo 7** regula la solicitud de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

El **artículo 8** establece los supuestos de denegación de la inscripción en el Registro.

El **artículo 9** regula la resolución del procedimiento administrativo de inscripción en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, estableciendo que, si la misma es estimatoria, se expedirá un Certificado de Operador de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, en el que constará un número de operador.

El capítulo tercero, que lleva por título “Autorización de uso de embarcaciones neumáticas o semirrígidas de alta velocidad”, consta de dos artículos:

El **artículo 10** regula la solicitud de autorización de uso de una embarcación neumática o semirrígida de alta velocidad, con la información que debe incluir, así como la posibilidad de realizar una única solicitud de autorización de uso que englobe un conjunto de embarcaciones que vayan a ser incluidas en un mismo lote de fabricación en el caso de la fabricación. Se establece la posibilidad de regular por Orden Ministerial otros procedimientos simplificados.

Si la resolución es estimatoria, se expedirá un Certificado de Autorización de Uso de Embarcación Neumática o Semirrígida de Alta Velocidad, en el que figurará un número de autorización de uso.

El **artículo 11** establece los supuestos de denegación de las solicitudes de autorización de uso de embarcación, como no estar inscrito en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad o que la información proporcionada sea falsa, inexacta o insuficiente para acreditar el cumplimiento de las condiciones exigidas.



El capítulo cuarto, que lleva por título “Régimen de uso de embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad”, consta de cuatro artículos:

El **artículo 12** establece las condiciones a las que se puede someter la autorización para la utilización, circulación y tenencia de las embarcaciones en algunos casos, como por ejemplo la instalación de dispositivos de localización y seguimiento o su limitación a un ámbito geográfico determinado.

El **artículo 13** establece el régimen de comunicación al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria de cualquier modificación de los datos o de las circunstancias de utilización de las embarcaciones.

El **artículo 14** regula el supuesto de cese de actividad o del uso de la embarcación autorizada.

El **artículo 15** establece otras posibles causas de baja del operador y de las autorizaciones de uso de embarcaciones en el Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad.

La **disposición adicional primera** regula el tratamiento de los datos de carácter personal.

La **disposición adicional segunda** establece la obligación de presentar las solicitudes, comunicaciones o cualquier otro escrito que se realice en virtud de lo previsto en el Reglamento en la sede electrónica de la Agencia Tributaria.

La **disposición adicional tercera** establece la coordinación del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad y en el Registro de Buques y Empresas Navieras.

La **disposición adicional cuarta** regula el acceso al Registro por otras autoridades.

La **disposición transitoria única** prevé la aplicación del Real Decreto-Ley 16/2018, de 26 de octubre y, supletoriamente, lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, a los procedimientos iniciados antes de la entrada en vigor del Reglamento.

La **disposición final única** establece el carácter supletorio de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. Análisis jurídico.

2.1. Justificación del rango formal.

Por lo que respecta al rango formal de Real Decreto, el artículo 97 de la Constitución Española determina que el Gobierno ejercerá la potestad reglamentaria con pleno sometimiento a la constitución y las leyes. En el mismo sentido, el artículo 22 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, atribuye al Gobierno el ejercicio de la potestad reglamentaria.

El artículo 5, letra h) de la Ley del Gobierno establece como funciones del Consejo de Ministros la aprobación de los reglamentos para el desarrollo y la ejecución de las



leyes, previo dictamen del Consejo de Estado, así como las demás disposiciones reglamentarias que procedan.

Por su parte, la letra c) del artículo 24 de la misma ley establece que adoptarán la forma de Reales Decretos acordados en Consejo de Ministros, las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia de éste y las resoluciones que deban adoptar dicha forma jurídica.

Es por ello que la forma adecuada que debe revestir en este caso el reglamento que desarrolle el Real Decreto-ley 16/2018 es la de Real Decreto, sin perjuicio de que se dicte, además, una Orden Ministerial que, a su vez, desarrolle el Real Decreto.

2.2. Normas que quedan derogadas como consecuencia de la entrada en vigor de la norma.

Sin necesidad de derogación expresa, va a quedar derogada cualquier otra norma de rango igual o inferior al del presente proyecto normativo que se oponga a lo establecido en el mismo.

3. Descripción de la tramitación.

Se han cumplido los trámites establecidos en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno y su normativa de desarrollo.

En la elaboración del texto se tendrá en cuenta el resultado de la consulta pública que se realice de conformidad con lo establecido en el artículo 133 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 26 de la Ley 50/1997, del Gobierno.

Además, se someterá al trámite de audiencia e información pública previsto en la normativa mencionada.

Adicionalmente, se ha recabado informe del Servicio Jurídico, del Servicio de Gestión Económica, del Servicio de Planificación y Relaciones Institucionales, del Servicio de Auditoría Interna, del Servicio de Estudios Tributarios y Estadísticas y del Gabinete del Director General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, así como de todos los Departamentos de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Asimismo, se ha recabado informe de la Dirección General de Tributos y de la Secretaría de Estado de Hacienda

Posteriormente, se solicitó informe del Ministerio de Fomento y del Ministerio del Interior.

Por último, se recabará informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Hacienda y dictamen del Consejo de Estado.

Una vez concluidos estos trámites, el anteproyecto será remitido al Consejo de Ministros para su aprobación como Real Decreto.



III. ANÁLISIS DE IMPACTOS

1. Adecuación del proyecto al orden de distribución de competencias.

El proyecto se adecua al orden de distribución de competencias, al dictarse el mismo al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.10^a de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva sobre la legislación del régimen aduanero y arancelario y el comercio exterior, así como en el 149.1.29^a, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de seguridad pública, sin perjuicio de la posibilidad de creación de policías por las Comunidades Autónomas en la forma que se establezca en los respectivos Estatutos en el marco de lo que disponga una ley orgánica.

2. Impacto de la medida.

2.1. Impacto económico y presupuestario.

Las medidas contempladas en este proyecto no van a tener a futuro ninguna incidencia en los gastos e ingresos públicos.

Además, su cumplimiento no generará a la Administración incremento de dotaciones, retribuciones, ni otros gastos de personal al servicio del sector público.

2.2 Análisis de las cargas administrativas.

Por lo que respecta a la posible generación de cargas administrativas, entendidas éstas como aquellas actividades de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo los sujetos obligados para cumplir con las obligaciones introducidas en la normativa, no se han identificado cargas nuevas impuestas por el Real Decreto, ya que la creación del Registro Especial de Operadores de Embarcaciones Neumáticas y Semirrígidas de Alta Velocidad, así como la obligatoriedad de la inscripción en este Registro de determinados operadores y sus embarcaciones, y consiguientemente las cargas que ello pudiera generar, se establece por el Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación a las embarcaciones utilizadas, siendo el Real Decreto objeto de esta memoria simplemente un instrumento de desarrollo de aquél.

2.3 Impacto de género.

Este proyecto normativo se dirige a calificar las embarcaciones especiales neumáticas y semirrígidas de alta velocidad, así como otro tipo de embarcaciones que, por sus características puedan estar destinadas al contrabando, como género prohibido.



Tiene un impacto de género nulo en cuanto que su contenido no incluye ningún tipo de medida que pueda afectar a la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

Desarrolla las obligaciones impuestas por el Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en función de las embarcaciones utilizadas, para determinados operadores en función de las embarcaciones cuya titularidad ostenten, y no existe, por tanto, ningún tipo de diferenciación por razón de género.

2.4. Impacto en la infancia y en la adolescencia.

El texto tiene un impacto nulo en la infancia y la adolescencia, ya que no regula nada relacionado con ese ámbito.

2.5. Impacto en la familia.

Por las mismas razones esgrimidas en el anterior apartado, el texto tampoco tiene un impacto normativo en relación a la familia.