



**MINISTERIO  
DE INDUSTRIA, COMERCIO  
Y TURISMO**

**DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA  
Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA**

Subdirección General de Calidad  
y Seguridad Industrial

**ORDEN MINISTERIAL POR LA QUE SE MODIFICAN LOS ANEJOS DEL REAL DECRETO 237/2000, DE 18 DE FEBRERO, POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS QUE DEBEN CUMPLIR LOS VEHÍCULOS ESPECIALES PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PRODUCTOS ALIMENTARIOS A TEMPERATURA REGULADA Y LOS PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE CONFORMIDAD CON LAS ESPECIFICACIONES**

**31 de julio de 2019**



## **MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO**

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO .....	3
1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.....	6
2. CONTENIDO.....	7
3. ANÁLISIS JURÍDICO .....	7
4. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS	8
5. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	8
6. IMPACTO ECONÓMICO GENERAL.....	9
7. VALORACIÓN DE LA REDUCCIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS.....	10
8. IMPACTO PRESUPUESTARIO .....	13
9. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.....	13
10. IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA .....	13
11. IMPACTO EN LA FAMILIA .....	13
12. EVALUACIÓN EX POST .....	14



## FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

<b>Ministerio/Órgano proponente</b>	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo / Dirección General de Industria y de la PYME.	<b>Fecha</b>	31 de julio de 2019
<b>Título de la norma</b>	PROYECTO DE ORDEN MINISTERIAL POR LA QUE SE MODIFICAN LOS ANEJOS DEL REAL DECRETO 237/2000, DE 18 DE FEBRERO, POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS QUE DEBEN CUMPLIR LOS VEHÍCULOS ESPECIALES PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PRODUCTOS ALIMENTARIOS A TEMPERATURA REGULADA Y LOS PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE CONFORMIDAD CON LAS ESPECIFICACIONES		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	La actualización de los anexos del Real Decreto 237/2000 permitirá adaptar la reglamentación española en el ámbito del transporte de mercancías perecederas a la evolución de la técnica contribuyendo a garantizar la seguridad y la protección del medio ambiente, así como la competencia efectiva del mercado en beneficio de los consumidores.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	El objetivo fundamental de esta norma es perfeccionar la implantación del ATP en nuestro país, armonizándola con los países de nuestro entorno e incorporar las mejoras identificadas desde la entrada en vigor del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero; fomentando a su vez una mejora de la eficiencia energética de las unidades de transporte, y como consecuencia la disminución de las emisiones contaminantes de dichos vehículos dedicados al transporte de mercancías perecederas.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	No existen alternativas no regulatorias.		



CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Orden ministerial.
Estructura de la Norma	La norma consta de preámbulo, un artículo único, una disposición transitoria única y dos disposiciones finales.
Informes recabados	
Trámite de audiencia	
ANÁLISIS DE IMPACTOS	
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	El proyecto de real decreto se dicta al amparo de la competencia que en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica atribuye al Estado el artículo 149.1.13ª de la Constitución.
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general. No tiene impacto significativo
	En relación con la competencia <input type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.  <input type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.  Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input checked="" type="checkbox"/> No afecta a los presupuestos del Estado ni de las Administraciones Territoriales ni implica gasto ni ingreso.  <input type="checkbox"/> Implica un gasto.
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	Nulo.
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>	Pymes, la infancia y la adolescencia y la familia	Nulo.
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>	Ninguna.	



## 1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

### a) Motivación

La experiencia acumulada a lo largo de la aplicación del acuerdo ATP y del propio Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, ha puesto de manifiesto la necesidad de actualizar los requisitos en materia de control de conformidad de los vehículos especiales en servicio, con el objetivo de asegurar la conformidad de las características técnicas de los mismos con las especificaciones exigidas por el mencionado Acuerdo.

Adicionalmente, se pretende con la norma concretar las disposiciones relativas a la conformidad de la producción, para hacerlas más claras y promover la leal competencia entre productores, armonizando estas exigencias con las de nuestros competidores más cercanos.

Por último, resulta necesario establecer los sistemas de intercambio de información entre las diferentes administraciones implicadas en el efectivo control de la conformidad.

La actualización de los anexos del Real Decreto 237/2000 permitirá adaptar la reglamentación española en el ámbito del transporte de mercancías perecederas a la evolución de la técnica contribuyendo a garantizar la seguridad y la protección del medio ambiente, así como la competencia efectiva del mercado en beneficio de los consumidores.

### b) Objetivos

El objetivo fundamental de esta norma es perfeccionar la implantación del ATP en nuestro país, armonizándola con los países de nuestro entorno e incorporar las mejoras identificadas desde la entrada en vigor del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben de cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con estas especificaciones; fomentando a su vez una mejora de la eficiencia energética de las unidades de transporte, y como consecuencia la disminución de las emisiones contaminantes de dichos vehículos dedicados al transporte de mercancías perecederas, todo ello alineado con los principios fundamentales de la economía circular.

Además de esto, la norma introduce nuevas disposiciones en materia de seguridad y salud laboral.

### c) Análisis de alternativas

La norma proyectada modifica los anejos y apéndices del real Decreto 237/2000, no existiendo por ello alternativas a su regulación mediante Orden Ministerial.

Respecto a la alternativa de no aprobar ninguna regulación, no permitiría adaptar al actual entorno técnico y legal el Real Decreto actualmente en vigor.

### d) Adecuación a los principios de buena regulación.

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Responde a los principios de **necesidad y eficacia**, dado que se



justifica por razones de interés general la actualización de las disposiciones contenidas en el Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, con el objetivo de incorporar las mejoras identificadas y adaptar la normativa al actual entorno técnico y legal, perfeccionando la implantación del ATP en nuestro país, y permitiendo además simplificar los procedimientos de actuación de los agentes económicos.

En relación con el principio de **transparencia**, se ha efectuado el trámite de consulta pública previa a la elaboración del texto con el objetivo de recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados, y será sometido el proyecto de orden al trámite de audiencia, tal y como establece el procedimiento de elaboración de normas.

Es **proporcional**, ya que contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir, sin que existan otras medidas que impongan menos obligaciones a los destinatarios y atiende a los principios de **seguridad jurídica**, incardinándose con coherencia en el ordenamiento jurídico.

Por último, respecto al principio de **eficiencia**, la presente orden no impone cargas innecesarias o accesorias y racionaliza, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos

## 2. CONTENIDO

La orden que se proyecta consta de un preámbulo en el que se explican las razones que motivan su aprobación, un artículo único, una disposición transitoria única y dos disposiciones finales.

- El **artículo único** plantea la modificación de los anejos 3 y 4 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero:
  - El **Anejo 3** incluye tanto los requisitos de los procedimientos y equipos de inspección, como los modelos de actas e informes a emplear por los organismos de control en sus actuaciones
  - En el **Anejo 4** se actualizan los requisitos para el cumplimiento del ATP en relación con el control de la fabricación, la conformidad de la producción y la conformidad de las unidades en servicio
- La **disposición transitoria única** indica cómo deben proceder las unidades isoterma reforzadas en servicio con antigüedad superior a 15 años para la renovación de los certificados de conformidad.
- La **disposición final primera** contiene la modificación de la Orden de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas.
- Por último, la **disposición final segunda**, indica la entrada en vigor de la Orden.

## 3. ANÁLISIS JURÍDICO

### a) Base jurídica y rango de la norma



El Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales utilizados en estos transportes (ATP), fue hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970. España firmó el instrumento de adhesión en 1972 y el Acuerdo entró en vigor el 21 de noviembre de 1976. Desde entonces, ha sido objeto de numerosas enmiendas que se han ido incorporando a la legislación nacional.

El Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones, establece la reglamentación nacional relativa al transporte de mercancías perecederas, con el objetivo de adecuar la reglamentación básica para la construcción, control y ensayo de los vehículos.

La disposición final única del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, faculta al Ministro de Industria y Energía (actualmente Ministerio de Industria, Comercio y Turismo) para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución del mencionado Real Decreto, así como para modificar los anejos y apéndices del mismo.

**b) Derogación normativa.**

La norma no supone derogación de ninguna otra norma.

**c) Entrada en vigor**

La entrada en vigor se estima para el día 2 de enero o el 1 de julio siguientes a su aprobación, de conformidad con lo establecido en el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

**d) Plan anual normativo.**

Este real decreto no está incluido en el Plan Anual normativo.

**4. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS**

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13ª de la Constitución Española, que atribuye competencia exclusiva al Estado en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

**5. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN**

La norma proyectada ha sido sometida al trámite de consulta pública previa, prevista en el apartado 2 del artículo 26, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

La citada consulta se publicó en la página Web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el 7 de febrero, en la sección de participación pública, apartado consulta pública previa, finalizando el plazo de presentación de observaciones el 25 de febrero de 2019.

Se han recibido aportaciones de las siguientes entidades:



- Asociación de Carroceros y Transformadores de Vehículos Industriales y Comerciales
- Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos
- Federación Española de Asociaciones de Organismos de Control
- Frigicoll
- Fundación para el Fomento de la Innovación Industrial
- Laboratorio de ensayos CETEMET Túnel del frío

## **6. IMPACTO ECONÓMICO GENERAL**

En la medida en que la presente propuesta de orden vendría a modificar los anejos del actual Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, no incorporando significativas novedades en el procedimiento, ni una mayor carga de tramitación para los agentes económicos, su aprobación no supondrá ningún impacto económico con carácter significativo en el conjunto de la economía española.

### ***6.1 Impacto sobre la competencia***

Esta norma tendrá efectos positivos sobre la competencia entre productores definiendo unas reglas uniformes y conocidas por todos los agentes económicos.

Por un lado, establece el procedimiento para el control de la fabricación cuando se emplean partes o elementos aportados por otros fabricantes.

Además de esto, se contempla una evaluación inicial del fabricante, previa a su inscripción en el registro de contraseñas o, alternativamente, estar en posesión de un sistema de gestión de la calidad conforme a la norma UNE-EN ISO 9001; y se flexibilizan los requisitos para la conformidad de la producción, permitiendo adaptar a cada caso las exigencias a criterio de los organismos de control.

Por último, la utilización de firma electrónica avanzada basada en certificado reconocido para la emisión de certificados de conformidad garantiza la identidad e integridad de la información contenida en estos

Además de esto, la norma proyectada cumple con el principio de unidad de mercado, eliminando las trabas a las actuaciones de los organismos de control cuando estas tienen lugar en más de una Comunidad Autónoma, unificando el procedimiento de inspección en todo el territorio.



## **6.2 Impacto en las PYME**

El estudio del impacto que la normativa tiene sobre las PYME es especialmente importante en España donde la Pequeña y Mediana Empresa representa el 99,9% del tejido empresarial español, siendo su contribución al Valor Añadido Bruto de aproximadamente el 58% y del 63% al empleo total, por lo que su actividad es crucial para determinar la marcha de la economía española.

Para evaluar el impacto de la modificación que se propone sobre las PYME se han tomado como referencia las indicaciones de la Guía metodológica para la elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo, en particular, en el apartado 3 a. "Impacto económico general".

Esta norma no tiene un impacto significativo en las PYME dado que no se incorporan novedades en los procedimientos administrativos aplicados, ni una mayor carga de tramitación para los agentes económicos.

## **7. VALORACIÓN DE LA REDUCCIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS**

El proyecto de orden de referencia supone, por un lado, incremento de las cargas administrativas y por otro la reducción de algunas, con un saldo de +514.995 €.

### **1. INCREMENTO DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.**

Se introduce en el apartado 4 del Anejo 4, un tipo de carga administrativa para los titulares de determinadas unidades especiales para el transporte de mercancías perecederas, dado que deben someterse, cuando alcancen una antigüedad de 15 años, a un ensayo de verificación del coeficiente global de transmisión de calor en una estación oficial de ensayos. Este control de conformidad con las normas tiene como objetivo asegurar el mantenimiento de las especificaciones que permitieron la puesta en servicio de dichas unidades especiales, y se justifica debido al deterioro temporal que experimenta el valor del coeficiente global de transmisión de calor.

El coste unitario de estos ensayos se estima en unos mil quinientos euros, siguiendo la tabla para la medición del coste directo de las cargas administrativas "Auditoría o controles por organizaciones o profesionales externos".

Teniendo en cuenta que:

- estos ensayos, en base a la experiencia adquirida durante las inspecciones reglamentarias, venían efectuándose a todas las unidades especiales para el transporte de mercancías perecederas cuando estas alcanzaban los 21 años de antigüedad,
- el número estimado de unidades del parque actual con una antigüedad entre 15 y 21 años es de 65.000
- se estima que las unidades reforzadas suponen el 76% del total de unidades especiales



se concluye que la población afectada por estos ensayos es de 49.000 unidades, y por tanto podemos valorar el coste anual de estos ensayos **en 5.000.000 de euros**.

## **2. REDUCCION DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.**

Por otro lado, supone un avance en la reducción de cargas administrativas la sustitución de la obligación de los fabricantes de realizar ensayos de verificación del coeficiente de transmisión de calor a un determinado número de vehículos nuevos en función de la producción anual, pasando estos a formar parte del control de conformidad antes de la puesta en servicio de cada unidad y limitándose la necesidad de los mismos únicamente a aquellos casos en los que el criterio técnico del inspector lo estime necesario, ante datos objetivos, y por tanto, su número será residual.

El coste unitario de la carga administrativa es de 1.500€ (“Auditoría o controles por organizaciones o profesionales externos”). La población afectada son 300 fabricantes registrados, que en media efectuarían un ensayo anual. Por tanto la reducción de la carga es de **450.000€**.

Por otro lado, también supone una reducción de cargas administrativas la adopción del registro electrónico de contraseñas de tipo y de fabricantes.

Para cuantificar económicamente esta medida, podemos valorar los costes siguientes:

- La inscripción convencional en un registro tiene un coste de 110 euros, según la tabla para la medición del coste directo de las cargas administrativas “inscripción convencional en un registro”.
- La inscripción electrónica en un registro tiene un coste de 50 euros, según la tabla para la medición del coste directo de las cargas administrativas “inscripción electrónica en un registro”.
- La presentación de una solicitud presencialmente tiene un coste de 80 euros, según la tabla para la medición del coste directo de las cargas administrativas “presentar una solicitud presencialmente”
- La presentación de una solicitud electrónica tiene un coste de 5 euros, según la tabla para la medición del coste directo de las cargas administrativas “presentar una solicitud electrónica”

Además, se consideran los siguientes datos de población afectada por esta medida:

- Se ha solicitado en el Registro electrónico la asignación de 141 contraseñas en 2017 y de 118 en 2018, por lo que se considera una media anual de solicitudes de inscripción de 130
- Se han dado de alta en el registro de fabricantes 7 fabricantes en 2018

El ahorro total que supone esta medida es de 18.495€ anuales.

La adopción del registro electrónico simplifica el procedimiento de asignación de contraseña. Además de eliminar la solicitud previa de reserva de contraseña que efectuaban los organismos de control, mediante la tramitación electrónica se procederá a la resolución del expediente por parte del mismo órgano que recibe la solicitud y la documentación exigida. La



presentación de una solicitud electrónica supone un coste de 5€, además dado que es necesario aportar junto con dicha solicitud tres documentos, y la presentación electrónica de documentos tiene un coste unitario de 4€, el ahorro total que supone dicha simplificación es de 17€ por cada solicitud de contraseña, lo que supone un total de 2.210€ anuales.

Asimismo, dicha simplificación del procedimiento supone una reducción de los plazos de respuesta de la administración estimados en un 60% en la asignación de contraseñas de tipo. Se considera la reducción de carga que figura en la tabla para la medición del coste agregado de la reducción, cuyo concepto es “Reducción de plazos de respuesta de la Administración”, en un 60%, y cuyo importe es de 110€. La población afectada son 130 solicitudes anuales de contraseña, y por tanto el ahorro anual es de 14.300€.

Por último, se genera también una reducción de cargas administrativas mediante el envío de los certificados de conformidad por parte de los organismos de control y estaciones ITV al registro electrónico, y su puesta a disposición de los órganos competentes de las comunidades autónomas, lo que supone una optimización del procedimiento de presentación y remisión de documentación.

- Se estima la emisión anual de certificados ATP en 40.000
- Se considera la reducción de carga que figura en la tabla para la medición del coste agregado de la reducción, cuyo concepto es “Implantación de tramitación proactiva”, y cuyo importe es de 100€

El ahorro anual estimado que esta medida supone es de 4.000.000 €

Se concluye, por tanto, que la reducción de cargas administrativas anual es de 4.485.005€.

La determinación, cuantificación y valoración de las cargas administrativas se ha realizado partiendo de los parámetros y estimaciones contenidos en el Anexo V (Método simplificado para la medición de cargas administrativas y su reducción) de la Guía metodológica para la elaboración de la memoria del análisis de impacto normativo, aprobada por Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

La población ha sido evaluada de acuerdo con los datos facilitados a este departamento que constan en el registro de vehículos perteneciente a la Dirección General de Tráfico.

Se incluye a continuación una tabla con el resumen de la medición de todas las cargas administrativas, en base a lo anteriormente señalado.



A. ACTUACIÓN ADICIONAL PREVISTA EN EL PROYECTO DE ORDEN	TIPO DE CARGA ADMINISTRATIVA	COSTE UNITARIO	FRECUENCIA	POBLACIÓN	TOTAL
Ensayo de verificación del coeficiente global de transmisión de calor en una estación oficial de ensayos para las unidades reforzadas a los 15 años	Auditoría o controles por organizaciones o profesionales externos	1.500 €	1/15	50.000	5.000.000 €

B. CARGAS PREVIAS ELIMINADAS/REDUCIDAS EN EL PROYECTO DE ORDEN RESPECTO RD237/2000	TIPO DE CARGA ADMINISTRATIVA	COSTE UNITARIO	FRECUENCIA	POBLACIÓN	TOTAL
Ensayo de verificación del coeficiente global de transmisión de calor en una estación oficial de ensayos a un determinado número de vehículos nuevos en función de la producción anual	Auditoría o controles por organizaciones o profesionales externos	1.500 €	1	300	450.000 €
Adopción de registro electrónico	Inscripción electrónica en un registro vs inscripción convencional en un registro	110-50=60€	1	130	7.800 €
		110-50=60€	1	7	420 €
	Presentación de una solicitud presencialmente vs presentación de una solicitud electrónica	80-5=75€	1	137	10.275 €
Simplificación del procedimiento de asignación de contraseña a través del registro electrónico, mediante resolución del expediente por parte del mismo órgano que recibe la solicitud y la documentación	Presentación de una solicitud electrónica y presentación electrónica de documentos (3 documentos)	5+3*4=17€	1	130	2.210 €
Simplificación del procedimiento mediante la implantación del registro electrónico	Reducción de plazos de respuesta de la Administración al 60%	110 €	1	130	14.300 €
Envío de los certificados de conformidad por parte de los organismos de control y estaciones ITV al registro electrónico	Implantación de tramitación proactiva	100 €	1	40.000	4.000.000 €

## 8. IMPACTO PRESUPUESTARIO

Esta norma no tiene impacto presupuestario.

## 9. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se informa que este real decreto, no tiene, ni en el fondo ni en la forma, impacto de género y, obviamente, no contiene disposición alguna que pudiera favorecer situaciones de discriminación por razón de género. Desde este punto de vista el impacto es nulo. No existen desigualdades normativas, en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, en la redacción de la orden ministerial.

## 10. IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el 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, 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, el proyecto normativo no tiene impacto en la infancia y en la adolescencia, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas de productos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

## 11. IMPACTO EN LA FAMILIA

De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, introducida por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo no tiene impacto en la familia, por atender



exclusivamente a cuestiones técnicas de productos y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

## **12. EVALUACIÓN EX POST**

No es necesaria evaluación ex post de la eficacia, sostenibilidad y resultados de la norma, en el sentido del artículo 3.2 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, dado que las medidas contenidas en esta orden están ya avaladas por resultados de ensayos efectuados sobre las unidades de transporte que se re evalúan actualmente a los 21 años.