



**MINISTERIO  
DE INDUSTRIA, COMERCIO  
Y TURISMO**

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

Subdirección General de Calidad  
y Seguridad Industrial

**PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE MODIFICA EL ANEJO 4 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 Y LA ORDEN ICT 370/2021, DE 14 DE ABRIL, POR LA QUE SE MODIFICAN LOS ANEJOS DEL REAL DECRETO 237/2000, DE 18 DE FEBRERO.**

**23 de enero de 2023**



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

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



## 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>	24 de enero de 2023
<b>Título de la norma</b>	PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE MODIFICA EL ANEJO 4 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 Y LA ORDEN ICT 370/2021, DE 14 DE ABRIL, POR LA QUE SE MODIFICAN LOS ANEJOS DEL REAL DECRETO 237/2000, DE 18 DE FEBRERO		
<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 propuesta normativa permitirá atender la petición del Gobierno autonómico canario, de fecha 7 de diciembre de 2022, de aplazar por el periodo de un año la entrada en vigor de las disposiciones recogidas en el Anejo 4 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero (introducidas por la orden ICT/370/2021, de 14 de abril), relativas a la renovación de los certificados ATP para aquellos vehículos que alcancen una antigüedad de 15 años.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	El objetivo fundamental de esta norma es facilitar la renovación de los certificados ATP para aquellos vehículos que realizan transporte de mercancías perecederas únicamente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, dado que no existe en la actualidad ninguna estación de ensayo (túnel de frío) en dicho territorio.		



<b>Principales alternativas consideradas</b>	No existen alternativas no regulatorias.
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>	
<b>Tipo de norma</b>	Orden ministerial.
<b>Estructura de la Norma</b>	La norma consta de un preámbulo, dos artículos y dos disposiciones finales.
<b>Informes recabados</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas (art. 3 del Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte).</li><li>- Informe SGT Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (art. 26.5, párrafo 1º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno).</li><li>- Informe SGT Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (art. 26.5, párrafo 1º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre).</li><li>- Informe SGT Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (art. 26.5, párrafo 1º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre).</li><li>- Dictamen del Consejo de Estado (art. 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado).</li></ul>
<b>Trámite de audiencia</b>	Publicado en el portal web del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, con objeto de dar audiencia a los interesados de acuerdo al artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, finalizando el plazo el XX de XXXXX de 2023.
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>	
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	El proyecto de orden 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.



<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	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 type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input checked="" 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, la familia y el cambio climático.	Nulo.



<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>	Ninguna.
----------------------------------	----------



## 1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

### a) Motivación

El Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales utilizados en estos transportes (ATP), fue realizado 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 Orden ICT 370/2021, de 14 de abril, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, modificó los anejos del citado Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero. La modificación introdujo, entre otros, cambios en cuanto a la renovación de los certificados ATP para aquellos recintos isoterms de más de 15 años de antigüedad y de entre 15 y 21 años de antigüedad.

Así, tras su entrada en vigor, es necesario someter los vehículos en servicio de más de 15 años de antigüedad a ensayos de verificación del coeficiente global de transmisión térmica K, en una estación oficial de ensayo, con cierta periodicidad. El objeto de esta actuación es asegurar que dicho coeficiente K se mantiene dentro de los límites permitidos por la reglamentación, y por tanto, la isoterminia de dichas unidades destinadas al transporte de mercancías perecederas sigue siendo la adecuada, de conformidad con lo exigido por el Acuerdo ATP, aspecto esencial para garantizar el correcto transporte de estos productos, y por tanto la seguridad alimentaria.

El Parlamento de Canarias, en el Pleno de fecha 10 y 11 de octubre de 2022, debatió la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista Canario, sobre facilitar la renovación de certificados de vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada en regiones extrapeninsulares; habiéndose adoptado por la Cámara la Resolución, publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Canarias núm. 463, de 7 de noviembre de 2022.

El Gobierno de Canarias con fecha 7 de diciembre de 2022 aprueba la propuesta de acuerdo por el que se insta al Gobierno de España a aplazar, por el período extraordinario de un año y con carácter urgente, la aplicación en Canarias de la orden ICT/370/2021, de 14 de abril, 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) Objetivos

El objetivo fundamental de esta norma es facilitar la renovación de los certificados ATP para aquellos vehículos que realizan transporte de mercancías perecederas únicamente en el



territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, dado que no existe en la actualidad ninguna estación de ensayo (túnel de frío) en dicho territorio, y por tanto, aquellos vehículos que deben someterse a un ensayo de verificación del coeficiente de transmisión de calor, K, deben trasladarse a alguno de los túneles ubicados en territorio peninsular, provocando un elevado coste adicional.

Con este objetivo, la norma proyectada postpone hasta el 31 de diciembre de 2023 la entrada en vigor de las disposiciones relativas a los ensayos a efectuar en las unidades cuando estas alcanzan una antigüedad de 15 años, permitiendo que durante dicho periodo extraordinario se lleve a cabo una evaluación de las posibles soluciones para facilitar la creación de infraestructuras de ensayo en el archipiélago canario.

### **c) Análisis de alternativas**

La norma proyectada modifica los anejos del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, no existiendo por ello alternativas a su regulación mediante orden ministerial.

Respecto a la alternativa de no aprobar ninguna regulación, no permitiría atender la petición del Gobierno canario, de fecha 7 de diciembre de 2022.

### **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 modificación del Anejo 4 del Real Decreto 237/2000, con el objetivo de atender la petición del Gobierno canario, de 7 de diciembre de 2022, siendo el proyecto de orden el instrumento más adecuado para garantizar la consecución del objetivo que se pretende conseguir, siendo este facilitar la renovación de los certificados ATP para aquellos vehículos que efectúan transporte de mercancías perecederas únicamente en territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

En relación con el principio de transparencia, se ha 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, dos artículos y dos disposiciones finales.



- El **artículo primero** plantea la modificación del anejo 4 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, añadiendo una nueva letra en el apartado 3, que aplaza la entrada en vigor de los requisitos incluidos en dicho apartado al 31 de diciembre de 2023.
- El **artículo segundo** contiene la modificación de la disposición transitoria primera de la Orden ICT/370/2021 de 14 de abril, aplazando la entrada en vigor de los requisitos incluidos en dicha disposición transitoria al 31 de diciembre de 2023.
- La **disposición final primera** contiene el título competencial.
- 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 realizado 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 establece el día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, atendiendo así a la petición del Gobierno canario de aplazar con carácter urgente la entrada en vigor de la disposiciones relativas a los ensayos a efectuar a las unidades cuando estas alcanzan una antigüedad de 15 años.

#### d) Plan Anual Normativo.

Dada su naturaleza jurídica este tipo de normas no están incluidas 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 no 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, puesto que, al tratarse de un aplazamiento de la entrada en vigor de ciertas disposiciones en una parte del territorio nacional, se encuentra dentro los casos recogidos en dicho artículo 26.2 en los que podrá prescindirse de dicho trámite, pues regula aspectos parciales de una materia.

Durante la tramitación del proyecto de orden serán recabados los siguientes informes:

- Informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas (art. 3 del Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte).

- Informe SGT Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (art. 26.5, párrafo 1º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno).

- Informe SGT Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (art. 26.5, párrafo 1º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre).

- Informe SGT Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (art. 26.5, párrafo 1º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre).

Asimismo, la orden proyectada habrá de ser objeto de dictamen del Consejo de Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

#### **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, aplazando un año la entrada en vigor de determinadas disposiciones en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, 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 operadores económicos.



Considerando lo dispuesto en el artículo 3 del Estatuto de Autonomía de Canarias, dada la lejanía, la insularidad y la condición ultraperiférica de Canarias, reconocidas por los Tratados constitutivos de la Unión Europea, la Constitución Española y el Estatuto de Autonomía de Canarias, los poderes públicos, en el ámbito de sus respectivas competencias, tendrán en cuenta estas circunstancias cuando sea preciso adaptar sus políticas y actuaciones legislativas y reglamentarias, así como sus decisiones financieras y presupuestarias, cuando dichas circunstancias incidan de manera determinante en tales competencias, fijando las condiciones específicas para su aplicación en el Archipiélago.

De este modo, mediante la presente orden se busca facilitar el acceso a infraestructuras de ensayo para aquellos vehículos que se encuentran en territorios extrapeninsulares, dado que las estaciones de ensayo actualmente designadas se encuentran ubicadas en territorio peninsular, promoviendo así una competencia efectiva del mercado. La propuesta normativa aplaza la entrada en vigor de las disposiciones relacionadas con los ensayos a que deben someterse las unidades cuando alcanzan una antigüedad de 15 años, permitiendo así que durante dicho periodo extraordinario se lleve a cabo una evaluación de las posibles soluciones para facilitar la creación de infraestructuras de ensayo en el archipiélago Canario.

## **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 no supone una modificación de las cargas administrativas, pues se trata del aplazamiento temporal por un año de la entrada en vigor de las disposiciones contenidas en el apartado 3 del Anejo 4 del Real Decreto 237/2000.

## **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 esta orden, no tiene, ni en el fondo ni en la forma, impacto de género y 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. IMPACTO POR RAZÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO**

El impacto de este proyecto a los efectos contemplados en el artículo 26.3.h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, en términos de mitigación y adaptación al cambio climático es nulo.

## **13. 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 suponen el aplazamiento temporal de la entrada en vigor de determinados requisitos incluidos en la reglamentación.