



**MINISTERIO
DE INDUSTRIA
Y TURISMO**

**DIRECCIÓN GENERAL DE ESTRATEGIA
INDUSTRIAL 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.

20 de junio de 2024



MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

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



FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente	Ministerio de Industria y Turismo / Dirección General de Estrategia Industrial y de la PYME.	Fecha	20 de junio de 2024
Título de la norma	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		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	La propuesta normativa permitirá atender la petición del Gobierno autonómico canario, de fecha 17 de junio de 2024, de aplazar 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.		
Objetivos que se persiguen	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.		



Principales alternativas consideradas	No existen alternativas no regulatorias.	
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO		
Tipo de norma	Orden ministerial.	
Estructura de la Norma	La norma consta de un preámbulo, dos artículos y dos disposiciones finales.	
Informes recabados		
Trámite de audiencia	Publicado en el portal web del Ministerio de Industria 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.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	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.	
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 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.
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Nulo.
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	Pymes, la infancia y la adolescencia, la familia y el cambio climático.	Nulo.
OTRAS CONSIDERACIONES	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 el 3 de marzo de 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.

Con el objetivo de adaptar la normativa a las circunstancias específicas del territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, en donde por su lejanía, insularidad y condición ultraperiférica, la realización de estos controles tiene una incidencia determinante en la actividad económica, proporcionando a su vez el tiempo suficiente para que se pongan en servicio instalaciones técnicas que hagan posible que los propietarios de los vehículos puedan realizar los ensayos requeridos en el territorio canario, a través de la Orden ICT/473/2023, de 10 de mayo, se modificó el Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, aplazando al 31 de diciembre de 2024 la aplicación en la Comunidad Autónoma de Canarias de dichas disposiciones relativas a los ensayos de las unidades en servicio.

En fecha 30/04/2024, mediante resolución n.º 253/2024 de la Dirección General de Industria del Gobierno de Canarias, se autorizó la instalación de una estación de ensayo ATP en la isla de Gran Canaria. No obstante, teniendo en cuenta los plazos necesarios para la puesta en servicio de una instalación de estas características, el Gobierno de Canarias, con fecha 17 de junio de 2024, solicita la prórroga del aplazamiento de la aplicación en Canarias de las disposiciones relativas a los mencionados ensayos por el periodo adicional de 18 meses, permitiendo así que durante dicho periodo extraordinario se ponga en servicio la mencionada infraestructura de ensayo.



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 pospone hasta el 1 de julio de 2026 la entrada en vigor de las disposiciones relativas a los ensayos a efectuar en las unidades cuando estas alcanzan una antigüedad de 15 años, dando así tiempo suficiente para la puesta en servicio de una instalación en territorio canario.

Por último, respecto a la situación creada en otros territorios insulares tras la entrada en vigor del mencionado régimen de control de isoterma de los vehículos especiales destinados al transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada, no se han formulado alegaciones durante el trámite de audiencia, tanto de la propia Orden ICT/370/2021, como de la Orden ICT/473/2023. De igual modo, hasta la fecha, no se han remitido observaciones en relación con dicho asunto durante el periodo transcurrido desde la entrada en vigor de dichas disposiciones sobre el control de las unidades en servicio, el 1 de julio de 2021.

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 5 de junio de 2024.

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, al considerarse que la aprobación de esta orden es el instrumento necesario y adecuado que permite conseguir el objetivo perseguido, esto es, adaptar la normativa a las circunstancias específicas del territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, atendiendo así la petición del Gobierno canario, de 17 de junio de 2024, facilitando asimismo 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 de la letra d) del apartado 3 del anejo 4 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, aplazando la entrada en vigor de los requisitos incluidos en dicho apartado al 1 de julio de 2026.
- 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 1 de julio de 2026.
- La **disposición final primera** contiene el título competencial, indicando que esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica
- Por último, la **disposición final segunda**, establece que la entrada en vigor de la orden será el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

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 el 3 de marzo de 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 entonces Ministro de Industria y Energía (actualmente Ministro de Industria 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 la entrada en vigor de las 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

Esta orden 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 de los casos recogidos en dicho artículo 26.2 en los que podrá prescindirse de dicho trámite, pues regula aspectos parciales de una materia.

Respecto al trámite de audiencia e información pública, según lo establecido en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el texto de la norma ha sido publicado en el portal web del Ministerio de Industria y Turismo, apartado audiencia e información pública.

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 18 meses adicionales 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 pongan en servicio 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 adicional de 18 meses 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

En relación con la 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, y dado que las medidas contenidas en esta orden suponen el aplazamiento temporal de la entrada en vigor de determinados requisitos incluidos en la reglamentación, en una parte del



territorio nacional, se considera que la efectiva instalación de una estación de ensayos en territorio canario deberá ser evaluada, así como su funcionamiento en relación con vehículos procedentes de islas distintas de aquella en la que se sitúe.