



**MINISTERIO  
DE INDUSTRIA  
Y TURISMO**

**DIRECCIÓN GENERAL DE ESTRATEGIA  
INDUSTRIAL Y DE LA PEQUEÑA Y  
MEDIANA EMPRESA**

Subdirección General de Calidad  
y Seguridad Industrial

**MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL  
DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 948/2003, DE 18 DE JULIO,  
POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES MÍNIMAS QUE DEBEN REUNIR LAS  
INSTALACIONES DE LAVADO INTERIOR O DESGASIFICACIÓN Y  
DESPRESURIZACIÓN, ASÍ COMO LAS DE REPARACIÓN O MODIFICACIÓN, DE  
CISTERNAS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.**

**16 de diciembre de 2024**





## MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO.....	3
1 OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.....	7
2. CONTENIDO.....	8
3. ANÁLISIS JURÍDICO.....	10
4. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS 11	
5. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	12
6. ANÁLISIS DE IMPACTOS.....	13
7. EVALUACIÓN EX POST.....	16
ANEXO I.....	17
ANEXO II.....	19





### FICHA DE RESUMEN EJECUTIVO

<b>Ministerio/Órgan o proponente</b>	Ministerio de Industria y Turismo / Dirección General de Estrategia Industrial y de la Pequeña y Mediana Empresa.	<b>Fecha</b>	16 de diciembre de 2024
<b>Título de la norma</b>	PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 948/2003, DE 18 DE JULIO, POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES MÍNIMAS QUE DEBEN REUNIR LAS INSTALACIONES DE LAVADO INTERIOR O DESGASIFICACIÓN Y DESPRESURIZACIÓN, ASÍ COMO LAS DE REPARACIÓN O MODIFICACIÓN, DE CISTERNAS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.		
<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 del Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación, de cisternas de mercancías peligrosas, permitirá adaptar la reglamentación española en el ámbito de las instalaciones de lavado interior, así como de reparación de cisternas de transporte de mercancías peligrosas a la evolución de la técnica, contribuyendo a garantizar la seguridad y la protección del medio ambiente.		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	El objetivo fundamental de esta norma es incorporar las mejoras identificadas desde la entrada en vigor del Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, alineando los requisitos exigibles con la normativa aplicable en materia de transporte de mercancías peligrosas.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	Se valoran tres posibles alternativas: <ul style="list-style-type: none"><li>a. Elaboración de un nuevo reglamento que derogue y sustituya al anterior.</li><li>b. Modificación parcial del reglamento actual de 2003.</li><li>c. No hacer nada.</li></ul>		





	La alternativa de no aprobar ninguna regulación se ha descartado, pues no permitiría adaptar al actual entorno técnico y legal el Real Decreto actualmente en vigor.
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>	
<b>Tipo de norma</b>	Real Decreto.
<b>Estructura de la Norma</b>	La norma consta de una parte expositiva, un artículo único, una disposición adicional, una disposición transitoria y dos disposiciones finales.
<b>Informes recabados</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Certificado de la Comisión de Coordinación para el Transporte de Mercancías Peligrosas (art. 3 del Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte), con fecha 29/10/2024</li><li>- Informe SGT Ministerio de Industria y Turismo (art. 26.5, párrafo 4º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre)</li><li>- Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad normativa</li><li>- Informe SGT Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (art. 26.5, párrafo 1º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno)</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>Consulta previa</b>	<p>Se ha realizado una consulta pública previa a la elaboración del texto de acuerdo a lo establecido en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.</p> <p>El trámite de consulta pública se inició el día 12 de febrero de 2024, terminando el plazo de la misma el día 7 de marzo.</p> <p>Se han recibido comentarios de las Comunidades Autónomas, del sector privado y de las principales asociaciones del sector.</p>
<b>Trámite de audiencia de información pública</b>	<p>El proyecto de real decreto se ha 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,</p> <p>El trámite de información pública se inició el día 21 de junio de 2024, terminando el plazo del mismo el día 15 de julio de 2024.</p>





	Asimismo, se informó de la apertura de dicho trámite a las Comunidades Autónomas así como a las entidades más representativas del sector.	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	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, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección.	
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general.	No tiene impacto significativo
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input checked="" type="checkbox"/> No implica incremento de gasto, en la medida en que se limita a regular ciertos aspectos ya existentes. <input checked="" type="checkbox"/> No implica un ingreso.





<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 y transición energética.	Nulo.
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>	Ninguna.	





## 1 OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

### 1.1. Motivación

La experiencia acumulada a lo largo de la aplicación del Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, ha puesto de manifiesto la necesidad de actualizar las disposiciones relativas al régimen de control periódico al que están sometidas las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación, de cisternas de mercancías peligrosas, con el objetivo de asegurar la conformidad de las mismas con las disposiciones exigidas a dichas instalaciones por la reglamentación.

Adicionalmente, se pretende con la norma adaptar la terminología relativa a las reparaciones y modificaciones, así como los procedimientos a seguir para efectuar dichas operaciones, a lo exigido en la normativa en vigor sobre inspección de cisternas recogida en los diferentes acuerdos modales sobre transporte internacional de mercancías peligrosas (ADR, RID...).

Por último, resulta necesario revisar los requisitos técnicos exigibles a dichas instalaciones para adecuarlos a la evolución tecnológica y al marco normativo actual, contribuyendo asimismo a garantizar la seguridad y la protección del medio ambiente.

### 1.2. Objetivos

El objetivo fundamental de esta norma es incorporar las mejoras identificadas desde la entrada en vigor del Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, alineando asimismo los requisitos exigibles con la normativa aplicable en materia de transporte de mercancías peligrosas.

En relación con las reparaciones y modificaciones, se adapta tanto la terminología utilizada como el procedimiento a seguir y las pruebas a efectuar durante la inspección excepcional a lo exigido por la norma EN 12972:2018 "Cisternas para el transporte de mercancías peligrosas. Prueba, control y marcado de las cisternas metálica", obligatoria según el epígrafe 6.8.2.6.2 del ADR/RID.

### 1.3. Análisis de alternativas

Se valoran tres posibles alternativas:

- Elaboración de un nuevo reglamento que derogue y sustituya al anterior.
- Modificación parcial del reglamento actual de 2003.
- No llevar a cabo ninguna actuación.

Los cambios que se pretenden realizar no suponen una modificación de envergadura suficiente para la elaboración de un nuevo reglamento que derogue y sustituya al anterior.

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





Teniendo en cuenta lo anterior, de las alternativas citadas se considera que la más adecuada es la alternativa b, la modificación parcial del reglamento actual de 2003.

#### 1.4. 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 948/2003, de 18 de julio, con el objetivo de incorporar las mejoras identificadas y adaptar la normativa al actual entorno técnico y legal, permitiendo la alineación de la normativa aplicable en materia de mercancías peligrosas.

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 se ha sometido el proyecto de real decreto 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**, el presente real decreto no impone cargas innecesarias o accesorias y racionaliza, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos.

## 2. CONTENIDO

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

El **artículo único** recoge las modificaciones que se han llevado a cabo en el contenido del Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación, de cisternas de mercancías peligrosas. Dicho artículo único expone como quedan redactados los artículos y anexos del Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, tras las modificaciones propuestas. En concreto:

- Se modifica el **artículo primero**, relativo al ámbito de aplicación del real decreto, incluyendo la referencia a la alteración.
- En el **artículo segundo**, se modifican algunas de las definiciones y se introducen nuevas, como la definición de alteración de cisternas y la distinción entre reparación y modificación de cisternas.







- Se modifica el **artículo tercero**, donde se recogen los supuestos obligatorios de lavado, desgasificación y despresurización de cisternas de mercancías peligrosas, añadiéndose la necesidad del vaporizado en aquellas cisternas que pudieran contener gases o vapores peligrosos tras su lavado interior y la posibilidad de eximir del lavado a las cisternas destinadas al transporte de combustibles de aviación, en ciertos casos, debido a las especiales características de la materia transportada.
- Se modifica el **apartado cinco del artículo quinto**, que recoge lo referente a la declaración responsable del titular de las citadas instalaciones. Se introducen modificaciones en el régimen de control periódico de las mismas, que será llevado a cabo por un organismo de control, y se establece su periodicidad, así como la exigencia de acreditación de dichos organismos de control en el campo de Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Se modifica el **artículo sexto**, donde se detalla el procedimiento general de lavado interior, desgasificación y despresurización. Se introducen modificaciones que adaptan dichos procedimientos a la evolución de la normativa vigente en materia de medio ambiente, que aplica a los tres vectores ambientales afectados por la actividad de estas instalaciones. Estos son los focos de emisiones a la atmósfera, las aguas residuales y la generación de residuos. Se introduce la obligación a las instalaciones de lavado de cisternas de mantener un registro de los certificados de lavado emitidos, mejorando así la trazabilidad de la actividad de estas instalaciones.
- Se modifica el **artículo séptimo**, que recoge los requisitos que deben cumplir las instalaciones de reparación, alteración o modificación de cisternas de mercancías peligrosas.
- Se modifica el **apartado cinco del artículo octavo**, donde se recoge lo referente a la declaración responsable del titular de las instalaciones de reparación y alteración de cisternas de mercancías peligrosas. Se establece que los organismos de control, acreditados en el campo de Transporte de Mercancías Peligrosas, son quienes deben llevar a cabo la verificación del cumplimiento de los requisitos de estas instalaciones, definiéndose un régimen de control periódico de las mismas incluyendo su frecuencia.
- Se modifica el **anexo I**, que establece los requisitos técnicos mínimos exigibles a las instalaciones de lavado interior de cisternas. Se introducen modificaciones relativas al sistema de dosificación de productos limpiadores y el sistema de elevación de los rotativos o cabezales. Se introducen además requisitos relativos al tratamiento y gestión de las aguas residuales y las líneas específicas de lavado de cisternas destinadas al transporte de productos alimenticios.
- Se modifica el **anexo III**, que recoge el modelo del número de solicitud. Las modificaciones actualizan los campos de dicho modelo e introducen un nuevo apartado para los servicios adicionales.
- Se modifica el **anexo IV**, que contiene el certificado de lavado interior o desgasificación y despresurización de cisternas de mercancías peligrosas. Se actualizan los campos del mismo, se aclara que la verificación posterior a la operación de lavado debe hacerse de forma visual a través de las bocas de hombre de la cisterna, sin acceder





al interior de la misma para evitar su contaminación. Se añade un nuevo apartado para la identificación de los precintos tras el lavado de la cisterna, garantizando así la trazabilidad de los mismos.

- Se modifica el **anexo V**, que establece los requisitos y procedimientos que deben cumplir las instalaciones de alteración y reparación de cisternas de mercancías peligrosas. Se modifica este anexo añadiendo un nuevo apartado f) aplicable cuando se llevan a cabo trabajos de soldadura. Se simplifica el procedimiento que debe seguirse en la reparación y alteración de cisternas.

Se introduce una **disposición adicional** donde se definen los requisitos de aplicación a las instalaciones de lavado ubicadas en territorios insulares y una **disposición transitoria** para la auditoría de verificación de requisitos en el caso de las instalaciones habilitadas previamente a la entrada en vigor del presente real decreto.

La **disposición final primera** cita el título competencial.

La **disposición final segunda** indica la entrada en vigor.

### 3. ANÁLISIS JURÍDICO

#### 3.1. Base jurídica y rango de la norma

La propuesta se enmarca en el ámbito de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, cuyo artículo 1 indica que:

*“La presente Ley tiene por objeto establecer las bases de ordenación del sector industrial, así como los criterios de coordinación entre las Administraciones Públicas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1. 1ª y 13ª de la Constitución española”,*

Y su artículo 2 declara que:

*“El objeto expresado en el artículo anterior se concretará en la consecución de los siguientes fines:*

.....

#### *3. Seguridad y calidad industrial:*

.....

Asimismo, es finalidad de la ley contribuir a compatibilizar la actividad industrial con la protección del medio ambiente.

La publicación del Real Decreto 2115/1998, de 2 de octubre, sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera, así como la publicación del Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, sobre transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, introdujeron la necesidad de regular las condiciones mínimas que deben cumplir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización de cisternas de mercancías peligrosas, así como los talleres de reparación o modificación de las citadas cisternas.





Las exigencias del mercado en materia de calidad y seguridad hacen que las cisternas utilizadas para el transporte de mercancías deban de ser perfectamente lavadas interiormente y vaporizadas antes de transportar otra mercancía químicamente incompatible con la anterior, además de reparadas adecuadamente en los casos que sea necesario por motivos de seguridad. De este modo, se evitan contaminaciones y pérdidas de especificaciones de las cargas posteriores y se mejora la seguridad del transporte.

Respecto al rango de la propuesta, se considera que un proyecto normativo con rango de real decreto es el instrumento adecuado, ya que sustituye, deroga o modifica otras disposiciones jurídicas de igual o menor rango. El rango de la norma proyectada es igual o mayor que el de las normas que se modifican.

Adicionalmente, no existe reserva de ley material ni formal en esta materia que exija que su regulación se realice mediante una disposición legal, siendo suficiente su aprobación mediante real decreto.

Finalmente, dado que el proyecto contiene previsiones de marcado carácter técnico, la ley no resulta el instrumento idóneo para su regulación.

### **3.2. Derogación normativa.**

La norma no supone derogación de ninguna otra norma.

### **3.3. Entrada en vigor**

La norma entrará en vigor el día 1 de julio de 2025, de conformidad con lo establecido en el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

### **3.4. Plan anual normativo.**

Este proyecto de real decreto estará incluido en el Plan Anual Normativo de 2025.

## **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.

Cabe señalar la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, en su Título III "Seguridad y calidad industriales". En concreto, el artículo 12.5 de dicha ley establece que: "Los reglamentos de Seguridad Industrial de ámbito estatal se aprobarán por el Gobierno de la Nación, sin perjuicio de que las Comunidades Autónomas, con competencia legislativa sobre industria, puedan introducir requisitos adicionales sobre las mismas materias cuando se trate de instalaciones radicadas en su territorio".

La parte central de la regulación contenida en el real decreto proyectado se reconduce, a efectos competenciales, al ámbito de la materia "Industria" y, concretamente, al de "seguridad industrial". Si bien la citada materia "Industria" no aparece expresamente mencionada en los artículos 148 y 149 de la Constitución, las competencias estatales en esta materia derivan de las que, con carácter general, atribuye al Estado el artículo 149.1. 13.ª de





la Constitución sobre las "Bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica".

Por su parte, las Comunidades Autónomas ostentan competencias normativas de desarrollo y de ejecución en materia de industria, sin perjuicio de lo que determinen las normas estatales por razones de seguridad, sanitarias o de interés militar y las relacionadas con las industrias sujetas a la legislación de minas, hidrocarburos y energía nuclear.

## 5. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

De acuerdo con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se han realizado los siguientes trámites:

- 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 y Turismo, el 12 de febrero de 2024, en la sección de participación pública, apartado consulta pública previa, finalizando el plazo de presentación de observaciones el 7 de marzo de 2024.

Se informó de la apertura del trámite y de su plazo de finalización por correo electrónico a las Comunidades Autónomas, a los organismos de control acreditados en el campo del transporte de mercancías peligrosas, a la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, a la Asociación Nacional de Lavaderos de Interior de Cisternas, a la Federación Empresarial de la Industria Química Española, a la Entidad Nacional de Acreditación y a la Asociación Nacional de Fabricantes de Cisternas.

Toda la información sobre la consulta se publicó en la página web del Ministerio, a través del siguiente enlace:

[https://industria.gob.es/es-es/participacion\\_publica/Paginas/DetalleParticipacionPublica.aspx?k=664](https://industria.gob.es/es-es/participacion_publica/Paginas/DetalleParticipacionPublica.aspx?k=664)

Se recibieron 6 respuestas tanto de las principales asociaciones relacionadas con el sector, como de empresas y Comunidades Autónomas. En el Anexo I se incluye el resumen de las observaciones recibidas.

- Asimismo, la norma ha sido sometida al trámite de audiencia e información pública, de conformidad con el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Dicho trámite se publicó en la página Web del Ministerio de Industria y Turismo, el 21 de junio de 2024, en la sección de participación pública, finalizando el plazo de presentación de alegaciones el 15 de julio de 2024.

Se informó de la apertura del trámite y de su plazo de finalización por correo electrónico a las Comunidades Autónomas, a los organismos de control acreditados en el campo del transporte de mercancías peligrosas, a la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, a la Asociación Nacional de Lavaderos de Interior de





Cisternas, a la Federación Empresarial de la Industria Química Española, a la Entidad Nacional de Acreditación y a la Asociación Nacional de Fabricantes de Cisternas.

Toda la información sobre la publicación del trámite se encuentra disponible en la página web del Ministerio, a través del siguiente enlace:

[Ministerio de Industria y Turismo - Detalle Participación Pública](#)

En el Anexo II se incluye el resumen de las alegaciones recibidas.

- Con fecha 29 de Octubre de 2024 se ha recabado el Certificado de la Comisión de Coordinación para el Transporte de Mercancías Peligrosas, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (art. 3 del Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte), que informa favorablemente el proyecto de Real Decreto

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

- Informe SGT Ministerio de Industria y Turismo (art. 26.5, párrafo 4º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre)
- Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad normativa
- Informe SGT Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (art. 26.5, párrafo 1º, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno)
- Dictamen del Consejo de Estado (art. 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado)

## 6. ANÁLISIS DE IMPACTOS.

### 6.1 Impacto económico general.

Este análisis tiene como objeto estudiar las repercusiones en los aspectos económicos derivados del proyecto de real decreto. Esta disposición jurídica tiene un marcado carácter técnico y los cambios que se introducen en ella respecto a la normativa actual tienen por objeto principal adaptarla al avance de la técnica y del marco normativo, 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.

### 6.2 Impacto sobre la competencia

Este real decreto no tendrá impactos significativos sobre la competencia, dado que se limita a actualizar la regulación vigente sobre este tema, para adaptarla al progreso de la





técnica y para adecuarla mejor a lo establecido en el marco normativo. No se introducen restricciones adicionales en la competencia en ninguna de sus grandes manifestaciones: número de agentes del mercado, capacidad e incentivos para competir.

Además de esto, la norma proyectada cumple con el principio de unidad de mercado, unificando el procedimiento de inspección por parte de los organismos de control en todo el territorio, definiendo unas reglas uniformes y conocidas por todos los agentes económicos.

Se contempla la actuación de organismos de control acreditados de conformidad con la norma UNE-EN ISO 17020 en el campo del transporte de mercancías peligrosas para la evaluación periódica de la conformidad de las instalaciones objeto de regulación.

### **6.3 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. Las modificaciones incluidas respecto a la reglamentación vigente con anterioridad no incluyen cargas adicionales a las Pymes, por lo que se entiende que no es necesario la realización del Test Pyme.

### **6.4 Valoración de la reducción de las cargas administrativas**

El nuevo texto no incorpora cambios sustanciales en los requisitos recogidos respecto al texto vigente en la actualidad, donde se han actualizado los requisitos al estado de la técnica actual y se ha revisado el encaje y las referencias del texto con respecto al marco normativo vigente.

De este modo, el real decreto de referencia contiene unas cargas administrativas similares a las existentes en la actualidad.

En los artículos 5 y 8 del presente proyecto de real decreto se introduce la periodicidad con la que deberán realizarse los controles a las instalaciones de lavado interior y de desgasificación y despresurización, así como las de reparación y modificación de cisternas de mercancías peligrosas por parte de un organismo de control acreditado. En la actualidad la periodicidad de estas inspecciones viene determinada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, estando comprendida entre uno y cinco años. En el proyecto de real decreto presente se establece una periodicidad de tres años por lo que el cambio que se propone se espera que no incremente las cargas totales en su conjunto.





### **6.5 Impacto presupuestario**

Esta medida no tiene impacto presupuestario ya que el proyecto no tendrá previsiblemente efectos sobre los gastos e ingresos públicos, tanto no financieros como financieros.

### **6.6 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 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 del real decreto.

### **6.7 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 sobre instalaciones y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

### **6.8 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 sobre instalaciones y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

### **6.9 Impacto por razón de cambio climático y la transición energética**

La disposición final quinta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, ha introducido este impacto y modificado el artículo 26.3 la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

A este respecto se señala que el real decreto proyectado no incluye cambios relevantes respecto a este asunto en comparación con la normativa vigente con anterioridad. El real decreto proyectado tiene un impacto nulo en el cambio climático y la transición energética.





## 7. 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 este proyecto de real decreto, de carácter técnico, vienen motivadas principalmente por la adaptación a lo exigido por el marco normativo en vigor.







## ANEXO I

### CONSULTA PÚBLICA PREVIA

Las respuestas recibidas a la consulta pública se resumen a continuación:

ORGANISMO	Nº	CONTENIDO
Principado de Asturias	1	Incluye comentarios relativos al caso de la limpieza y desgasificación previa a la inspección de las cisternas que transportan combustible de aviación
Cantabria	2	Propone que las verificaciones del cumplimiento de los requisitos establecidos por el real decreto sean llevadas a cabo por organismos de control y que se establezca una periodicidad de los controles. También se incluyen aspectos relativos a cómo las comunidades autónomas deben remitir los datos al Ministerio para su inclusión en el Registro Integrado Industrial.
Gobierno de Canarias	3	Se propone que, por su condición de región ultraperiférica y de territorio insular fraccionado, se adapten los requisitos exigidos a las instalaciones ubicadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, en línea con la excepción ya prevista en el Real Decreto para las instalaciones pertenecientes a empresas de fabricación de productos químicos.
VTG Rail Europe	4	Se incluyen comentarios relativos al ámbito de aplicación, los supuestos de lavado obligatorio, la definición de 'lavado interior de cisternas', aclaración de algunos términos o expresiones (como por ejemplo el de 'productos incompatibles', 'atmósfera interior segura' o 'cisterna vacía') y al capítulo dedicado a los requisitos a cumplir por las instalaciones de reparación o modificación de cisternas de mercancías peligrosas. También se introducen comentarios respecto a los requisitos de las instalaciones que se citan en el Anexo I y los requisitos y procedimientos del Anexo II.
FEDAOC	5	Trasladan su acuerdo para elaborar un nuevo documento, en el cual se pueda también incorporar la necesidad de realizar inspecciones periódicas obligatorias por parte de Organismos de Control.





FEIQUE	6	Se citan cuestiones relativas a la coherencia y armonización con el lenguaje utilizado en el articulado del Real Decreto 97/2014 así como revisar la situación de las cisternas que pasan de transportar mercancías peligrosas a transportar alimentos. Además, se plantea la conveniencia de disponer de un listado de lavaderos autorizados por las CC.AA. y se sugiere la inclusión de referencia a la autorización ambiental y de seguridad industrial de las instalaciones.
--------	---	--





## ANEXO II

## AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

Las alegaciones recibidas en el trámite de audiencia se resumen a continuación:

ORGANISMO	Nº	CONTENIDO	COMENTARIOS
Principado de Asturias	1	Se solicita incluir en las exenciones al lavado aquellos casos en que por la naturaleza del producto se autorice prueba sustitutiva de la prueba hidráulica con agua. Además, se sugiere incluir el procedimiento a seguir para la limpieza y desgasificación de las cisternas destinadas al transporte de combustible de aviación, así como los requisitos que deben cumplir las instalaciones que efectúan dichas operaciones.	Se acepta incluir la exención propuesta. El resto de temas se valorarán para su inclusión en una norma.
Bondalti	2	Sugiere permitir la opción de personalizar el certificado de lavado para adaptarlo a las operaciones efectuadas, en casos en que no se ajusta al modelo genérico.	No se ha aceptado, pues ya es posible indicar en el campo observaciones aquella información adicional necesaria
<b>FEIQUE</b>	3	Se sugieren modificaciones al objeto de clarificar la redacción en relación con el vaporizado, el lavado interior tras la desgasificación, la inspección visual a través de las bocas de hombre, las presiones y caudales de agua de las líneas del sistema de presión y la aplicación de los requisitos del ANEXO I a las operaciones de desgasificación Asimismo, se solicita: <ul style="list-style-type: none"> <li>- inclusión de referencia al artículo 46 del RD 97/2014 en relación con la documentación de transporte después de las descargas.</li> <li>- clarificar los casos en que procede el desmontaje de colectores</li> <li>- la creación de un listado de lavaderos autorizados a nivel nacional, a partir de la información aportada por las comunidades autónomas</li> <li>- añadir una nueva disposición adicional para clarificar los requisitos para el cambio de uso a transporte de productos alimenticios, de cisternas antes utilizadas para transporte de mercancías peligrosas</li> </ul>	Se aceptan las sugerencias de clarificación de redacción en relación con el vaporizado, la inspección visual a través de las bocas de hombre y las presiones y caudales de agua de las líneas del sistema de presión.  No se aceptan las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- referencia al artículo 46: el RD 97/2014 es</li> </ul>





			<p>suficientemente claro</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- desmontaje de colectores: es un requisito cuando las materias son incompatibles</li><li>- listado de lavaderos: el RD ya obliga a la inscripción en el RII</li><li>- transporte de alimentos: se trata de un aspecto regulado en el RD 97/2014 y por tanto, no procede su inclusión en este proyecto normativo</li></ul>
--	--	--	---



