

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

- 15287** *Orden ITC/2590/2010, de 30 de septiembre, por la que se modifican los anejos y apéndices 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.*

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 su entrada en vigor, el Acuerdo ATP ha sido objeto de una serie de enmiendas que se han ido incorporando a la legislación nacional. En la actualidad, el Acuerdo ATP establece en su anejo 1 apéndice 1, párrafo 2.b) que la autoridad competente tomará las medidas necesarias para comprobar que todos los vehículos de una serie que se fabriquen son conformes con el vehículo aprobado de tipo y que, para esto, podrá efectuar controles mediante ensayo de estos vehículos pertenecientes a la serie de producción. En consecuencia se hace necesario que la normativa española regule la realización de forma ordenada estos controles para un adecuado cumplimiento del Acuerdo ATP.

Además, la experiencia acumulada 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, hace necesario desarrollar y aclarar distintos aspectos del procedimiento de montaje de las cajas o cisternas.

Asimismo, se hace conveniente actualizar el anejo 1 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, desde la experiencia adquirida en el campo del transporte exclusivamente nacional, al que se refieren las especialidades recogidas en dicho anejo 1.

Por último, la experiencia acumulada en los ensayos de los diferentes prototipos muestra la urgencia en llevar a cabo la clarificación de lo dispuesto en el apartado 2.c.i del anejo 1, apéndice 1 del Acuerdo ATP citado anteriormente. En concreto, en dicho apartado se establece que para que un vehículo sea considerado de la misma serie que un prototipo, debe cumplirse, entre otras condiciones, que «la fabricación sea equiparable». Sin embargo la experiencia muestra que en vehículos del tipo furgoneta o furgón, dadas las geometrías irregulares del interior, en modelos distintos, aún manteniendo la superficie interior análoga, los resultados del coeficiente global de transmisión de calor (coeficiente k), son significativamente diferentes. Por ello, resulta necesario aclarar dicho concepto de «fabricación equiparable» en el caso de furgones y furgonetas.

Por todo lo anterior, mediante esta orden se sustituye por completo el anejo 1, que contiene las especialidades relativas al transporte nacional y, por otra parte, se añaden, nuevos, un anejo 4 con los requisitos complementarios para el cumplimiento del Acuerdo ATP en relación con las inspecciones, modificaciones y montajes de los vehículos autorizados para el transporte de mercancías perecederas según dicho acuerdo y un apéndice 13, en el que se regula un procedimiento de control de montaje de caja cerrada o cisterna isoterma en vehículo incompleto, por un fabricante de segunda fase ubicado en una comunidad autónoma distinta de la del fabricante de la caja cerrada o cisterna isoterma.

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

Esta disposición ha sido sometida al trámite de audiencia que prescribe el artículo 24.1.c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. También han sido consultadas las comunidades autónomas. Por otra parte, esta modificación del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, ha sido informada favorablemente por la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas.

Asimismo, esta modificación normativa ha sido sometida al procedimiento de información de normas y reglamentaciones técnicas y de reglamentos relativos a la sociedad de la información, regulado por Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, a los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva 98/34/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, modificada por la Directiva 98/48/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 julio.

En su virtud, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

*Artículo único. Modificación 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 las especificaciones.*

Se modifica el 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 las especificaciones, del siguiente modo:

Uno. El anejo 1 se sustituye por el que figura a continuación:

#### «ANEJO 1

#### Especialidades

A. Para transporte nacional, podrán ser certificados de tipo o ser puestos o mantenidos en servicio, según el caso, los siguientes vehículos:

1. Podrán ser puestos en servicio y mantenidos aquellos vehículos isoterms especiales que, cumpliendo con todo lo establecido en el presente real decreto, en la tramitación de conformidad de tipo, hagan constar que son para construcción en "kit", y que una vez ensambladas constituyan una caja cerrada isoterma, y que los componentes hayan sido construidos en "kit" por el fabricante titular de la certificación de prototipo, aunque el ensamblaje final sea realizado por otro fabricante, siempre que ambos fabricantes tengan implantado sistemas de calidad certificados conforme a la norma ISO 9000 por organismos de certificación acreditados según el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial, modificado por el Real Decreto 338/2010, de 19 de marzo.

Se entiende por el "kit" el conjunto de partes y piezas necesarias para que una vez ensambladas constituyan una caja cerrada isoterma.

No obstante lo anterior, la construcción en "kit" esta limitada exclusivamente a las cajas paralelepípedicas (excluidas por lo tanto las furgonetas o furgones) que se construyan para ser montadas mecánicamente en un vehículo incompleto por un fabricante de segunda fase, mediante fijaciones mecánicas de tipo permanente.

Todo el proceso de construcción de estas cajas paralelepípedicas en forma de "kit" será controlada por el mismo organismo de control autorizado. A estos efectos, se controlarán los componentes proporcionados por el titular de la aprobación de tipo y el ensamblaje por el otro fabricante, incluyendo el montaje mecánico en el vehículo incompleto por un fabricante de segunda fase.

Dicho organismo de control es el responsable del envío de una de cada diez que se fabriquen, cajas montadas ya en el vehículo incompleto, a una estación de ensayo autorizada para la verificación del coeficiente "k", según el párrafo 26 del Acuerdo ATP, anexo 1, apéndice 2.

El fabricante de segunda fase que realiza el ensamblaje final deberá estar inscrito en el Registro de contraseñas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, como tal y contar al menos con tres certificaciones de conformidad de tipo vigentes en todo momento, del tipo "F" (internacionales), de conformidad con el Acuerdo ATP y el presente real decreto.

2. Podrán ser mantenidos en servicio los vehículos refrigerantes puestos en servicio antes del 1 de febrero de 1997, cuya reserva de frío fue determinada mediante cálculo conforme a los criterios establecidos en el apéndice 11 del presente real decreto.

3. Los vehículos multicompartimento que sean conformes a lo establecido en el apéndice 12 del presente real decreto, podrán ser certificados de tipo y puestos en servicio.

4. Los vehículos cuyo número de puertas sea superior al del vehículo de referencia, pero cuyo perímetro total de puertas sea igual o inferior, podrán ser puestos en servicio y mantenidos.

5. Cuando un vehículo refrigerante por placas eutécticas fijas, en relación con un vehículo refrigerante certificado de tipo, tenga una fuente de frío cuya potencia de motor por unidad de superficie interior sea igual o superior y la superficie de placas eutécticas por unidad de superficie interior sea igual o superior, siempre que el fluido frigorígeno sea el mismo y ambas soluciones eutécticas tengan la misma temperatura de congelación, podrá considerarse del mismo tipo y ponerse en servicio y mantenerse.

B. Las contraseñas de tipo concedidas conforme a lo dispuesto en este anejo estarán formadas por la letra "N", seguida de un número de cinco cifras correlativas y del número de constructor asignado por el Registro.

C. El primer control de conformidad de los vehículos especiales, posterior a su puesta en servicio, se realizará a los seis años de la inspección previa a su puesta en servicio, o antes si la autoridad competente lo requiere.

Los controles posteriores se realizarán cada tres años o antes si la autoridad competente lo requiere.»

Dos. Se añade un nuevo anejo 4:

#### «ANEJO 4

##### **Requisitos complementarios para el cumplimiento del Acuerdo ATP en relación con las inspecciones, modificaciones y montajes de los vehículos autorizados para el transporte de mercancías perecederas según dicho acuerdo**

1. El montaje de las cajas cerradas o cisternas, tal y como establece el artículo 5 del presente real decreto, sobre el vehículo incompleto, en el caso de que dicho montaje tenga lugar en otra Comunidad Autónoma, diferente a la del fabricante de éstas, según el citado artículo, solamente puede realizarse con el procedimiento indicado en el apéndice 13.

Independientemente de lo anterior, en todos los casos el fabricante de segunda fase que realiza el montaje mecánico de la caja cerrada o cisterna sobre el vehículo incompleto no puede ser otro fabricante de vehículos isotermos diferente del titular de la aprobación de tipo; tampoco un fabricante de segunda fase que repara las cajas o cisternas y demás recintos isotermos y dispositivos térmicos puede realizar dicho montaje, salvo en el caso de que el citado fabricante de segunda fase, que realiza las operaciones llamadas de reparación (sustitución, re-instalaciones de partes, etc.) según el artículo 4 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, actúe con una autorización escrita del fabricante titular de la aprobación de tipo de la caja cerrada o cisterna.

2. Las modificaciones de la caja o cisterna u otros recintos isoterms, tal y como establece el artículo 4 de presente real decreto, en lo que se refiere a las modificaciones que alteren como tales el recinto isotermo en un valor que afecte a la superficie de la caja en no más del +20%, de acuerdo con el anexo 1, apéndice 1 del Acuerdo ATP [apartado 2.c.i.)], podrán realizarse únicamente por un fabricante de vehículos especiales isoterms que tengan como mínimo una aprobación de tipo "F" internacional vigente.

3. De conformidad con lo establecido en el anejo 1, apéndice 1 del Acuerdo ATP, apartado 2.b) y complementariamente por el apartado 1.c), los fabricantes de recintos isoterms de los vehículos especiales destinados al transporte de mercancías perecederas según el Acuerdo ATP, deberán enviar a una estación de ensayo autorizada a través de una selección realizada durante el proceso de fabricación en serie por medio de los organismos de control autorizados que controlan su fabricación, los siguientes vehículos nuevos (furgoneta, furgón, camión, cisterna, remolque, semirremolque, vagón o contenedor o vehículo similar), según tabla adjunta:

Tabla 1

Fabricación al año natural	n.º de vehículos a enviar a la estación de ensayo
1 a 10	1
11 a 50	2
51 en adelante	3

Sin embargo, la estación de ensayos autorizada debe estar habilitada para realizar los ensayos necesarios para obtener el certificado de conformidad de tipo correspondiente "F" o "N" según corresponda al tipo de vehículo especial. A los vehículos elegidos se les aplicará el procedimiento de verificación del coeficiente "K", según el apartado 26 del anejo 1, apéndice 2 del Acuerdo ATP.

4. En el caso de furgones o furgonetas, el concepto de "fabricación equiparable" del apartado 2.c.i) del anejo 1, apéndice 1 del Acuerdo ATP, se entenderá cumplido si se procede de la siguiente forma:

Para construir un furgón o furgoneta se podrá:

- 1) Pasar la unidad concreta por una estación de ensayo autorizada.
- 2) Ensayar un prototipo, y construir las diferentes unidades según dicho prototipo.

2.a) En caso de construcción en serie, el prototipo debe ser de la propia marca del furgón o furgoneta. Es decir, no se podrá construir furgones o furgonetas de acuerdo a prototipos de marcas diferentes al vehículo construido.

Se permite que para una marca concreta, y con independencia de los modelos de dicha marca, se ensayen los prototipos necesarios para abarcar todo el rango de superficies interiores. Además de ello, el prototipo habrá de cumplir todas las exigencias del Acuerdo ATP (material aislante, +20% de la superficie interior, puertas, soportes interiores, etc.).

2.b) No obstante lo anterior, puede construirse un furgón o furgoneta de acuerdo a un prototipo de otra marca, para lo cual es necesario que, en dicho caso, los recintos de ambas marcas sean idénticos. En ningún caso se podrá aplicar el rango de +20% de la superficie interior cuando se trate de marcas diferentes.

Para considerar que los furgones o furgonetas de marcas distintas tienen el recinto interior idéntico, por parte del organismo de control se cumplimentará el siguiente cuestionario. Sólo se considerarán furgones o furgonetas idénticas cuando todas las casillas sean afirmativas.

Cuestionario: Todos los datos de este cuestionario deben cumplimentarse antes de colocar el aislante.

	SI	NO
¿Son las superficies interiores del techo idénticas*? .....		
¿Son las superficies interiores del suelo idénticas*? .....		
¿Son las superficies interiores de las paredes laterales idénticas*? .....		
¿Son las superficies interiores del frontal idénticas*? .....		
¿Son las superficies interiores de las puertas traseras idénticas*? .....		
¿Son las superficies interiores de las puertas laterales idénticas*? .....		
¿Son los pasos de rueda idénticos*? .....		
¿Son los indicadores luminosos de dirección traseros accesibles desde el exterior e idénticos*? .....		
¿Son los mecanismos de apertura de puertas desde el interior idénticos*? ..		
¿Son las superficies interiores totales, de magnitud idénticas*? .....		

\* Se entiende por superficies, pasos de rueda, indicadores luminosos y mecanismos de apertura idénticos, aquellos que posean las mismas formas geométricas incluyendo curvaturas, nervios de rigidización, entrantes, salientes, huecos, bandas, soportes, perímetros de apertura en las puertas, longitud, anchura en las puertas, longitud anchura y altura libre para carga y cualquier otra disposición que permita no diferenciar un recinto de carga de otro.»

Tres. Se añade un nuevo apéndice 13, con la siguiente redacción:

### «APÉNDICE 13

#### Procedimiento de control de montaje de caja cerrada

O cisterna isoterma en vehículo incompleto, por un fabricante de segunda fase ubicado en una Comunidad Autónoma distinta a la del fabricante de la caja cerrada o cisterna isotérmica.

1. El organismo de control autorizado, una vez fabricada la caja cerrada o cisterna, extenderá el certificado llamado "acta de conformidad de un vehículo especial con el tipo" del apéndice 3 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, aunque no pueda rellenar todos los datos del vehículo incompleto (n.º de bastidor, marca, P.M.A., etc.) en ese momento. Además incorporará una fotocopia de la placa del fabricante troquelada por el organismo.

2. Con anterioridad a la salida del taller de fabricación del vehículo plataforma portador de la caja cerrada o cisterna, el organismo de control procederá mediante FAX a enviar los anteriores datos citados en el apartado 1 de este procedimiento, a la autoridad competente, en donde radica el fabricante de segunda fase en el que se va a realizar el montaje en el vehículo incompleto, con 72 horas como mínimo de adelanto al envío de la citada caja cerrada o cisterna, al objeto de poner en conocimiento de la citada autoridad competente tal hecho.

3. Una vez que el mismo organismo de control que ha expedido los documentos citados en el apartado 1 de este procedimiento haya comprobado que la caja cerrada o cisterna ha sido montada en un vehículo incompleto (chasis-cabina), procederá a verificar la correspondencia final con el vehículo aprobado de tipo, verificando y completando los datos que faltaban en el certificado de conformidad con el tipo de la caja cerrada o cisterna y procediendo a una inspección inicial del vehículo en cuestión, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, emitiendo en ese momento la ficha de características y verificando el troquelado de la placa del fabricante.

Además, el organismo de control pedirá al fabricante de segunda fase que realiza el montaje un certificado de montaje que será incorporado al expediente del

vehículo. Finalmente realizará una fotografía del conjunto (caja cerrada o cisterna montada en el vehículo incompleto) y expedirá el certificado de conformidad del vehículo (ATP) o en su caso el certificado TMP nacional del vehículo completado.

4. Los anteriores datos documentales y fotográficos así como la copia de la tarjeta I.T.V. deben estar disponibles por parte del organismo de control, por si la autoridad competente en su caso los demandase, según el artículo 47 del Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, de conformidad con el artículo 16 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria).»

Disposición final primera. *Título competencial.*

La presente orden, que tiene carácter básico, se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el 1 de enero 2011.

Madrid, 30 de septiembre de 2010.—El Ministro de Industria, Turismo y Comercio, Miguel Sebastián Gascón.