

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 563/2017, DE 2 DE JUNIO, POR EL QUE SE REGULAN LAS INSPECCIONES TÉCNICAS EN CARRETERA DE VEHÍCULOS COMERCIALES QUE CIRCULAN EN TERRITORIO ESPAÑOL

0. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

| | | | |
|---------------------------------------|---|--------------|---------------------|
| Ministerio / Órgano proponente | Ministerio del Interior | Fecha | 24 de enero de 2022 |
| Título de la norma | Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español. | | |
| Tipo de Memoria | Normal | Abreviada | X |
| OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA | | | |
| Situación que se regula | Modificación del artículo 2 y el punto 6 del anexo IV del Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español, para actualizar las designaciones de las categorías de vehículos incluidos en su ámbito de aplicación, de acuerdo con las modificaciones contempladas en la vigente legislación europea sobre homologación de tipo, y para hacer referencia a esta normativa. | | |

| | |
|--|--|
| Objetivos que se persiguen | Incorporar al ordenamiento jurídico nacional la Directiva Delegada (UE) 2021/1716 de la Comisión, de 29 de junio de 2021, que modifica la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los cambios en las designaciones de las categorías de vehículos derivados de las modificaciones de la legislación sobre homologación de tipo. |
| Principales alternativas consideradas | Ninguna. La regulación de las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulan en territorio español está recogida en el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por lo que su modificación se debe llevar a efecto a través de una norma del mismo rango. No cabe contemplar medidas no regulatorias que permitan alcanzar el cumplimiento del objetivo propuesto. |
| | |
| Tipo de norma | Real Decreto |
| Estructura de la norma | El real decreto tiene un artículo, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales. |
| Informes Recabados | <ul style="list-style-type: none"> - Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior. - Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. - Ministerio de Política Territorial. - Oficina de Coordinación y Calidad Normativa. - Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. - Dictamen del Consejo de Estado. |

| | | |
|--|---|---|
| | | |
| Trámite de Audiencia | - Audiencia e información pública a través la publicación del proyecto en la página web del Ministerio de Interior y de la solicitud de informe a las organizaciones o asociaciones afectadas por su contenido. | |
| ANÁLISIS DE IMPACTOS | | |
| ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS | AL DE Artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. | |
| IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO | Efectos sobre la economía en general | No |
| | 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. Cuantificación Estimada: <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas. |
| | Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma No afecta a los presupuestos de la Administración del Estado Presupuestos de otras Administraciones Territoriales: No afecta a los de las Comunidades Autónomas y No afecta a la Administración Local | <input checked="" type="checkbox"/> No implica un gasto. <input type="checkbox"/> Implica un ingreso: |
| IMPACTO DE GÉNERO | La norma tiene un impacto de género | Negativo <input type="checkbox"/> Nulo X Positivo <input type="checkbox"/> |
| OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS | - La norma tiene un impacto nulo en la infancia y adolescencia, y en la familia. - La norma tiene un impacto nulo de carácter social y | |

| | |
|------------------------------|---|
| | <p>medioambiental.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La norma tiene un impacto nulo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. - La norma tiene un impacto nulo para la ciudadanía y para la Administración en materia de desarrollo o uso de los medios y servicios de la Administración digital. |
| OTRAS CONSIDERACIONES | |

1. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA.

Esta memoria se ha elaborado de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, y en la Guía Metodológica para su elaboración, aprobada por Acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

De conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, se elabora una memoria abreviada, toda vez que de la propuesta normativa no se derivan impactos apreciables en ninguno de los ámbitos enunciados en su artículo 2, o éstos no son significativos:

- a) No hay impacto económico porque no se regulan materias sobre tarifas y precios; formas de contratación de los trabajadores o de producción,

contratación laboral, actividad de investigación, protección de los consumidores o relación con economías de otros países. Tampoco afecta su contenido a la competencia, la unidad de mercado y la competitividad, ni a las pequeñas y medianas empresas.

- b) No hay impacto en el ámbito presupuestario ya que el proyecto no tiene efectos en los ingresos y gastos públicos. La propuesta normativa no impone cargas administrativas.
- c) No hay impacto por razón de género, en la infancia y adolescencia ni en la familia. Tampoco hay impacto de carácter social y medioambiental, en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, ni para la ciudadanía y para la Administración en materia de desarrollo o uso de los medios y servicios de la Administración digital.

2. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.

2.1. Fines y objetivos perseguidos.

El objetivo de este real decreto es la transposición al derecho interno de la Directiva Delegada (UE) 2021/1716 de la Comisión, de 29 de junio de 2021, que modifica la Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los cambios en las designaciones de las categorías de vehículos derivados de las modificaciones de la legislación sobre homologación de tipo.

La incorporación al derecho interno de la citada Directiva Delegada (UE) 2021/1716 permitirá:

- a) Mencionar la legislación europea actualmente vigente sobre homologación de tipo de vehículos que sirve de base para definir las categorías de

vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la normativa sobre inspecciones técnicas en carretera. Está constituida por los siguientes Reglamentos:

- Reglamento (UE) nº 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 715/2007 y (CE) nº 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE¹.

- Reglamento (UE) 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. Este Reglamento deroga la Directiva 2003/37/CE².

- b)** Actualizar las designaciones de las categorías de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la normativa sobre inspecciones técnicas en carretera de acuerdo con los cambios introducidos por el Reglamento (UE) nº 167/2013. Esto implica hacer referencia a las nuevas categorías de vehículos: T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b y T4.3b, que en la derogada Directiva 2003/37/CE se encontraban incluidos dentro de la categoría T5.

¹ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

² Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades independientes de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE.

2.2. Adecuación a los principios de buena regulación.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, este real decreto se ajusta a los principios de buena regulación.

Principios de necesidad y eficacia. El proyecto de real decreto es el único instrumento posible para transponer al derecho interno la Directiva Delegada (UE) 2021/1716, cuyo contenido, relativo a la inspección técnica en carretera de los vehículos comerciales que circulan en la Unión, afecta a un interés general, como es la seguridad vial.

Principio de proporcionalidad. Esta iniciativa normativa contiene la regulación imprescindible para alcanzar el objetivo propuesto, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

Principio de seguridad jurídica. La norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea. La transposición de la Directiva Delegada (UE) 2021/716 genera un marco normativo estable e integrado, ya que al incorporar en la norma sobre inspecciones técnicas en carretera la mención de la nueva legislación europea sobre homologación de tipo de vehículos y las nuevas denominaciones de categorías de vehículos derivadas de ésta, facilita el conocimiento y comprensión de la misma.

Principio de transparencia. Durante el procedimiento de elaboración de la norma se ha permitido la participación activa de los potenciales destinatarios a través del trámite de audiencia e información pública mediante la publicación del proyecto en la página web del Ministerio del Interior y la solicitud de informe a las organizaciones o asociaciones afectadas por su contenido.

Principio de eficiencia. La reforma propuesta no impone cargas administrativas ni afecta a la gestión de los recursos públicos.

2.3. Análisis de alternativas.

No se ha contemplado ninguna alternativa regulatoria ya que la única posibilidad para incorporar al ordenamiento jurídico nacional la Directiva Delegada (UE) 2021/1716, que modifica la Directiva 2014/47/UE, es la modificación del Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulan en territorio español, toda vez que ésta es la norma que en su momento transpuso la Directiva 2014/47/UE.

La alternativa de no aprobar ninguna regulación daría lugar al incumplimiento de la obligación de transponer al derecho interno la citada Directiva Delegada.

2.4. Plan Anual Normativo.

La propuesta normativa no figura en el Plan Anual Normativo del año 2022. No obstante, se trata de un proyecto que incorpora al derecho interno la Directiva Delegada (UE) 2021/1716 de la Comisión, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea el 27 de septiembre de 2021 y cuya fecha límite de transposición es el 27 de septiembre de 2022. Por lo tanto, es necesaria su aprobación antes de esta fecha.

3. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO.

3.1. CONTENIDO.

El proyecto se estructura en un artículo único, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El **artículo único** tiene dos apartados.

El **apartado Uno**, relativo a la modificación del artículo 2 del Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, se divide en dos párrafos:

El **párrafo a)** modifica la parte introductoria de dicho artículo 2, sobre la normativa europea relativa a la homologación de tipo de vehículos que se debe tener en cuenta para determinar los vehículos incluidos en su ámbito de aplicación. Se sustituye la referencia a la Directiva 2007/46/CE, por la mención al Reglamento (UE) nº 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, ya que éste constituye la normativa vigente en la materia al haber derogado la citada Directiva 2007/46/CE.

En cuanto al Reglamento (UE) nº 167/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, que ha derogado la Directiva 2003/37/CE, no se introduce ningún cambio ya que en la actualidad el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, hace referencia a ese Reglamento.

El **párrafo b)** del proyecto modifica el párrafo d) del artículo 2 para mencionar las nuevas denominaciones de categorías de vehículos T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b y T4.3b, contempladas en el Reglamento (UE) nº 167/2013, que son las que antes se encuadraban dentro de la categoría T del Real Decreto 563/2017 (tractores de ruedas con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h utilizados principalmente en vías públicas para el transporte comercial por carretera).

El **apartado Dos** modifica el punto 6 del anexo IV “Modelo de informe de inspección técnica en carretera más minuciosa con una lista de los puntos de control”, para eliminar la referencia a la categoría T5 y sustituirla por las vigentes categorías T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b y T4.3b.

Esto conlleva la modificación del párrafo g), que cambia la mención de la categoría “T5” por la categoría T1b, y del párrafo h), que sustituye la expresión “Otras categorías de vehículos” por la referencia a la categoría T2b.

Además, se añaden los siguientes párrafos: i), sobre la categoría T3b; j), sobre la categoría T4.1b; k), sobre la categoría T4.2b, l), sobre la categoría T4.3b y m), sobre “Otras categorías de vehículos”, que recoge el contenido del antiguo párrafo h).

La **disposición derogatoria única** contiene una cláusula derogatoria genérica que deroga cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el real decreto.

La **disposición final primera** determina que a través de la modificación que contiene el proyecto de real decreto se incorpora al derecho español la Directiva Delegada (UE) 2021/1716 de la Comisión de 29 de junio de 2021.

La **disposición final segunda** se refiere a la fecha de entrada en vigor de la norma, que se fija para el 27 de septiembre de 2022.

3.2. ANÁLISIS JURÍDICO.

3.2.1. Base jurídica y rango normativo.

El Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español, se dictó como consecuencia de la habilitación contenida en el apartado 1 de la disposición final segunda del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real

Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que faculta al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta Ley.

En consecuencia, la base jurídica de este proyecto de real decreto, que modifica el Real Decreto 563/2017, se encuentra en el citado apartado 1 de la disposición final segunda de dicho texto refundido.

La incorporación de la Directiva Delegada (UE) 2021/1716 al ordenamiento jurídico nacional solo se puede llevar a cabo a través de la modificación del Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, ya que es la norma que regula en nuestro país las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulan en territorio español.

Desde el punto de vista de la legalidad formal, el proyecto es conforme con la atribución genérica al Gobierno del ejercicio de la potestad reglamentaria en el artículo 97 de la Constitución, concretada a favor de Consejo de Ministros en el artículo 5.1 h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Asimismo, desde un punto de vista formal, con arreglo al artículo 24.1. c) de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, deben adoptar la forma de reales decretos acordados en Consejo de Ministros las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia de éste y las resoluciones que deban adoptar dicha forma jurídica.

3.2.2. Transposición de derecho comunitario.

La Directiva 2014/47/UE se incorporó al derecho español a través del Real Decreto 563/2017. Por lo tanto, ahora es preciso reformar este Real Decreto para transponer al ordenamiento jurídico interno la Directiva Delegada (UE) 2021/1716, que modifica el artículo 2 y el anexo IV, punto 6, de la Directiva 2014/47/UE.

Se indica a continuación una tabla de correspondencia entre los artículos de la Directiva Delegada (UE) 2021/1716 y los de este proyecto de real decreto que los transpone:

Tabla de correspondencia

| Directiva Delegada (UE) 2021/1716 | Proyecto de Real Decreto |
|-----------------------------------|---|
| Artículo 1, apartado 1). | Artículo único, apartado Uno: modifica la parte introductoria y el párrafo d) del artículo 2 del RD 563/2017. |
| Artículo 1, apartado 2). | Artículo único, apartado Dos: modifica el punto 6 del anexo IV del RD 563/2017. |
| Artículo 2, apartado 1. | Disposiciones finales primera y segunda. |

3.2.3. Entrada en vigor.

No se aplica lo establecido en el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, de que las disposiciones de entrada en vigor de las leyes o reglamentos, cuya aprobación o propuesta corresponda al Gobierno o a sus miembros, y que impongan nuevas obligaciones a las personas físicas o jurídicas que desempeñen una actividad económica o profesional como consecuencia del ejercicio de ésta, preverán el comienzo de su vigencia el 2 de enero o el 1 de julio siguientes a su aprobación, ya que este proyecto normativo no impone nuevas obligaciones a las citadas personas.

Por otra parte, el citado precepto establece que lo dispuesto anteriormente no será de aplicación cuando el cumplimiento del plazo de transposición de directivas

europas u razones justificadas así lo aconsejen, debiendo quedar este hecho debidamente acreditado en la respectiva Memoria.

El artículo 2.1 de la Directiva Delegada (UE) 2021/1716 establece que los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 27 de septiembre de 2022, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la misma.

Por lo tanto, de acuerdo con la normativa expuesta, se ha fijado como fecha de entrada en vigor del real decreto, el 27 de septiembre de 2022.

La norma tiene una vigencia indefinida, por cuanto tiene vocación de permanencia sin límite temporal alguno.

3.2.4. Derogación normativa.

La aprobación de esta norma no conlleva la derogación expresa de ninguna otra, motivo por el que se ha incluido en la disposición derogatoria única una cláusula general derogatoria de cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el real decreto.

4. IDENTIFICACIÓN DEL TÍTULO COMPETENCIAL PREVALENTE.

El proyecto de real decreto se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.21^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

5. IMPACTO PRESUPUESTARIO.

5.1. Administración General del Estado.

El proyecto de real decreto tiene un impacto presupuestario nulo para la Administración General del Estado.

La modificación propuesta no amplía las categorías de vehículos que pueden ser objeto de inspección técnica en carretera, por lo que no es preciso aumentar el número de los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que se destinan a realizar esas inspecciones.

Por otra parte, la modificación del modelo de informe de inspección técnica en carretera más minuciosa con una lista de los puntos objeto de control, para incluir las nuevas denominaciones de las categorías de vehículos, implica un sencillo cambio informático de redacción que no conlleva ningún coste.

5.2. Administración de las Comunidades Autónomas y Administración Local.

El proyecto de real decreto tiene un impacto presupuestario nulo para la Administración de las Comunidades Autónomas y para la Administración Local.

Las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña han recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. El País Vasco, a través del Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos, y Cataluña, mediante la Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, de Transferencia de Competencias Ejecutivas en Materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Por lo que se refiere a estas Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña, son aplicables los argumentos expuestos en el apartado 5.1 sobre impacto presupuestario nulo del proyecto normativo para la Administración General del Estado.

En cuanto a la Administración Local, el proyecto tiene un impacto presupuestario nulo ya que este tipo de inspecciones técnicas se realizan en carretera, fuera del ámbito de sus competencias, que se refiere a las vías urbanas.

6. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.

El real decreto no recoge ningún objetivo en materia de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres y no existe ninguna desigualdad de género previa en el contexto de la intervención de la norma, por lo que no se prevé ningún resultado en este ámbito, siendo el impacto de género nulo.

7. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 133.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.2, párrafo segundo de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha prescindido del trámite de consulta pública previa toda vez que la propuesta normativa no tiene impacto en la actividad económica.

El proyecto de real decreto se tiene que someter a los siguientes trámites:

7.1. Audiencia e Información pública.

Trámite de audiencia e información pública a través de la publicación del proyecto en el portal web del Ministerio del Interior, de conformidad con lo establecido en los artículos 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. El correo electrónico para la remisión de alegaciones en el plazo concedido será el siguiente: participacion.normativa@dgt.es.

Solicitud de informe a las asociaciones a las que afecta el contenido del proyecto de real decreto, a través de la remisión del proyecto por correo electrónico. El correo electrónico para la remisión de alegaciones en el plazo concedido será el siguiente: participacion.normativa@dgt.es. Se trata de las siguientes asociaciones:

- **ANSEMAT** (Asociación Nacional de Maquinaria Agropecuaria, Forestal y de Espacios Verdes).
- **ANMOPYC** (Asociación Española de Fabricantes de Maquinaria de Construcción, Obras Públicas y Minería).

7.2. Informes.

- a) Informe de los miembros del **Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**, según determina el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible.
- b) Informe de la **Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- c) Informe del **Ministerio de Industria, Comercio y Turismo**, de conformidad con lo establecido en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- d) Informe del **Ministerio de Política Territorial**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- e) Informe de la **Oficina de Coordinación y Calidad Normativa**, del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, por el que se establece el régimen de funcionamiento de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa.

- f) Dictamen del **Consejo de Estado**, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.2 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, por tratarse de una disposición reglamentaria que se dicta en ejecución, cumplimiento o desarrollo del derecho comunitario europeo.

8. EVALUACIÓN EX POST.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 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, por la naturaleza y contenido de la norma no se considera susceptible de evaluación por sus resultados, toda vez que no afecta a ninguno de los criterios que el citado precepto indica para llevarla a cabo.