



## **ACTA DE LA REUNION CONJUNTA DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PERECEDERAS, CELEBRADA EL DIA 14 DE DICIEMBRE DE 2022.**

**ASUNTO: Estudio del Borrador de las Resoluciones de la Dirección de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2023, de la Comunidad Autónoma del País Vasco durante el año 2023 y de Cataluña durante el año 2023.**

Los convocantes tienen dos posibilidades para poder participar en esta Subcomisión, la primera es de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma TEAMS con conexión online y cuya invitación se envió unos días antes de la reunión.

### **Personas que participaron en la reunión:**

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

D. José Luis Chica Moreu, de la Dirección General de Tráfico.

D. David A. Ríos López, de la Junta de Castilla-León.

D. Xavier Tribó Osa, de la Generalitat de Catalunya.

D. José Antonio Rodríguez Llamazares, de la Junta de Extremadura.

D<sup>a</sup> Amaya Gómez Guerra, de la Junta de Castilla y León.

D<sup>a</sup> Esther Montes Pereda, del País Vasco.

D<sup>a</sup> Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid.

D. Andrés Casanova, del Comunidad Autónoma de Cantabria.

D. Antonio Jesús Barba García, de DGM España, S.L..

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Antonio Ferrando Enguix, de AECOS.

D. José Ignacio Arriba Chavarri.

D. David Muñoz Niño.

D<sup>a</sup> Lorena Gicado Conde.

D. Enrique Sánchez Mota.

D. Javier Sáez, de BEQUINOR.

D. Francisco Jorge Golfín Salas, de CCOO.

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.

D. Marisa García, CONSEUR 2000.

D<sup>a</sup> Raquel Prieto Pérez.

D. Daniel Sebastián Cifuentes.

D. Andrés Herbadas. De ASTIC/UOTC.

D. Jesús Mentrída, FEDACO.

D. Juan Antonio Balbín, de FEDECOS.

D. Antonio Gómez Trujillo.

D. Esteban Pajares.

D. Ernesto Torralba.

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS.

En Madrid a las 10:05 horas del día 14 de diciembre de 2022, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Mercancías Peligrosas por Carretera con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior.
- 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2023.
- 4.- Borrador de la Resolución por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2023 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 5.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2023.
- 6.- Asuntos varios.

D<sup>a</sup> Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A continuación, da paso al orden del día:

#### **Punto 1.- Aprobación del Orden del Día**

D<sup>a</sup> Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

#### **Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede el acta de reunión anterior**

Leída el acta de la reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera de 3 de noviembre de 2022, al no haber observación, a la misma queda aprobada.

**Punto 3.- Borrador de la Resolución de la Dirección de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2023.**

D<sup>a</sup> Silvia García cede la palabra a D. José Luis Chica, representante de la Dirección General de Tráfico que va a ser el encargado de presentar el citado Borrador.

D. José Luis Chica, como en años anteriores, va a hacer una breve exposición de la Resolución de medidas especiales de circulación para el 2023.

Los apartados de los textos dispositivos son los mismos que el año pasado adaptados al nuevo año con sus días festivos y sus períodos de operaciones de tráfico. Se han introducido dos apartados nuevos “g” y “h”, que definen los tramos de carretera, en un período de verano, de prohibición de adelantamiento de camiones entre la AP-4 y A-4. En el apartado “h” figuran las medidas que habitualmente se instalan en aquellas carreteras que son competencia de la Dirección General de Tráfico.

El Anexo 4 del Borrador, se refiere a la RIMP e incluye las carreteras que se han incluido este año. El número total de kilómetros que va a tener la red RIMP en el año 2023 es de 15.012,800 km, de los cuales 2.760 km corresponden a carretera convencional, un 18%, y 12.246 km a autopistas y autovías, un 82%.

Pasa a enumerar las nuevas carreteras incorporadas para el año 2023:

- A-32, 12,7km entre Torreperejil y Villacarril en Jaén.
- A-32 con 10,8km, circunvalación de Albacete.
- V-23 entre la A-7 Puerto de Sagunto, con 9,8km.
- A-33 la circunvalación de Caudete con 3,3Km.
- A-62 final del enlace con la frontera de Portugal, 28,5km.
- A-11 en Soria con varios tramos con un total de 13,9km.

En total, la red RIMP, ha crecido este año, con respecto al año anterior, 80,7km.

En el Anexo 7 figuran las carreteras en las que se pueden adoptar medidas especiales por grandes eventos. Finaliza la resolución con el mapa actualizado de la red RIMP.

D<sup>a</sup> Silvia García da la gracias al representante de la Dirección General de Tráfico por su exposición y pregunta si alguien quiere hacer algún comentario sobre lo expuesto, al no ser así se pasa al siguiente punto del orden del día.

**Punto 4.- Borrador de la Resolución de la Dirección de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2023 en la Comunidad Autónoma del País Vasco.**

D<sup>a</sup> Silvia García cede la palabra a D<sup>a</sup> Esther Montes, representante de la Comunidad Autónoma del País Vasco que va a ser la encargada de presentar el Borrador de la Resolución del País Vasco para el año 2023.

D<sup>a</sup> Esther Montes comienza su intervención diciendo que al igual que lo dicho por el representante de la Dirección General de Tráfico, las restricciones para el País Vasco para el 2023, tampoco contienen ninguna novedad, ni en su estructura y ni en cuanto a las previsiones de exenciones del transporte en general para el transporte de mercancías peligrosas. Es una adaptación al calendario del año que viene, lo único como algo novedoso y puntual para el próximo año es que existe una previsión de restricciones a la circulación durante dos días, 2 y 3 de julio, debido a las etapas iniciales del Tour de Francia, que empieza a Bilbao el año que viene.

En relación al transporte de mercancías peligrosas, se ha tomado nota del cambio de la denominación del ADR, que ha comunicado la Dirección General de Transportes.

Quería comentar que han iniciado la tramitación de una modificación de la RIMP, por la inclusión de la fase 1B, la variante submetropolitana, permitiendo conectar la autopista del Cantábrico con la AP-68, de una manera más directa, el único inconveniente es que es una vía de pago. Aunque no les va a dar tiempo a publicarlo a principios de año, cree que será posible antes del verano.

También tienen previsto, aunque todavía no han empezado las conversaciones, la inclusión futura de la A-636, en Guipúzcoa. Es una autopista que enlaza el interior de Guipúzcoa y que permitiría hacer un círculo con parte de la AP-1 que discurre por el territorio guipuzcoano.

Sobre la inclusión de la AP-1 en la RIMP, siguen en las mismas condiciones del año anterior, todo está preparado para la inclusión de la parte guipuzcoana, no así de la parte alavesa.

Cada vez que se tiene la intención de incluir algún tramo nuevo de autopista en la RIMP, si tienen túneles de más de 500 m, como es el caso de todas las que está mencionando, se requiere de los titulares de la vía para análisis y evaluaciones de riesgo, junto con un análisis de alternativas. De la parte alavesa de la AP-1 no les ha llegado el estudio y no tienen competencia para elaborarlo, ni control sobre las posibilidades de vigilancia de los túneles de más de 500 m, los competentes son los titulares de las vías. Por esta razón no incluyen esa parte de la AP-1. Pretenden incluir la parte guipuzcoana una vez que tengan la documentación que se solicita sobre la nueva vía que ha comentado, la AP-636.

D. Antonio Gómez Trujillo indica que ya en otras ocasiones ha comentado la posible unión de la AP-15 con la AP-8, en decir, si se va o se vuelve de Navarra por la AP-15 o por la A-1 desde Vitoria, por Echegarate, llegando a Andoain, hay una autovía que enlaza con la AP-8 y sin embargo,

nunca ha sido RIMP, lo que obliga a todo el tráfico que va desde Madrid y Navarra, tanto por la A-1 como por la A-15, a ir por Lasarte para incorporarse a la AP-1 lo que conlleva que en ese tramo que va en paralelo al río Oira, cuando llueve hay infinidad de accidentes y se obliga a ir por esa vía porque es RIMP y todavía no está incorporado lo que va desde la A-15, desde Andoain, a la incorporación que va por Atigarraga por la AP-8.

D<sup>a</sup> Esther Montes no está del todo segura, pero parece que la autovía de la que habla, en su día, sí formó parte de la RIMP, pero se reconvirtió en una circunvalación.

D. Antonio Gómez dice que no se refiere a esa carretera, que se transformó en el segundo cinturón de San Sebastián, la GI20 dejó de ser RIMP. Está hablando de la continuación de la A-15 que va por Leizaran y en Andoain se toma hacia la derecha para incorporarse a la AP-8.

D<sup>a</sup> Esther Montes lo va a revisar, pero le parece que la AP-15 se corta en el momento que conecta con la AP-8. Sí que es verdad que la AP-15 continúa algo más, pero no continúa a ningún lado.

D. Antonio Gómez dice que se incorpora luego a la AP-8, pero no por Lasarte, más hacia adelante, de hecho, se ven muchos transportes de mercancías peligrosas por ahí no siendo RIMP.

D<sup>a</sup> Esther Montes indica que controlar que los transportes de mercancías peligrosas vayan por donde tienen que ir, todavía no es posible. D. Antonio Gómez coincide en este punto y sabe que es un problema.

D<sup>a</sup> Esther Montes también sabe que circulan por la AP-1 ya sea guipuzcoana o alavesa, aunque no está dentro de la RIMP.

D. Antonio Gómez indica que, ya sea incorporación o abandono, se refiere al tramo de RIMP que va desde Andoain al punto kilométrico 20 de la AP-8.

D<sup>a</sup> Esther Montes dice que lo mirará.

D<sup>a</sup> Silvia García le pide a D. Antonio Gómez que por favor indique la numeración de la carretera de la que se está hablando porque ayudaría bastante a aclarar las circunstancias.

D. Antonio Gómez se refiere a que en la A-15 hay un tramo navarro y otro guipuzcoano que desemboca en la A-1, siendo la misma vía durante un par de kilómetros la A-1 y la A-15. Ahora la A-15 sale a la derecha para atajar hasta la AP-8 y ese tramo no es RIMP, es decir, que obliga a continuar por la A-1 hasta la AP-8, pudiendo ir hacia la derecha por la A-15, por el tramo que va desde Andoain a Astigarraga hasta el punto kilométrico 20 de la AP-8.

D<sup>a</sup> Esther Montes recuerda que en el borrador de hace unos años se intentó introducir ese trocito de la AP15 que se quedó fuera cuando se hicieron

las circunvalaciones. En la fase de las alegaciones el titular de la carretera se negó a la incorporación de ese último trámite de la AP-15. Toma nota para ver si se puede reintentar. En principio, contra el titular de la carretera, aunque tienen la competencia, no van a introducir carreteras en la RIMP.

#### **Punto 5.- Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2023.**

D<sup>a</sup> Silvia García cede la palabra a D. Xavier Tribó, que como representante de la Generalitat de Cataluña va a ser el encargado de presentar el Borrador de la Resolución de restricciones a la circulación para las carreteras de Cataluña durante el año 2023.

D. Xavier Tribó dice que lo primero que quiere hacer es presentarse como el nuevo Jefe de Servicio de Gestión e Información del Servei Català de Trànsit y que lleva solo 3 meses. Comenta que en el Borrador de Resolución de este año, no se han hecho cambios sustanciales, lo que sí han hecho ha sido reordenarlo, sobre todo en lo que se refiere a la red de itinerarios de mercancías peligrosas, XIMP. Tienen el aplicativo y tenían en la resolución el Anexo C donde aparecían todos los tramos de carretera más importantes o menos importantes, que hasta ahora eran cuatro páginas de carreteras y han pensado en simplificarlo, sin olvidar que el aplicativo de la XIMP es muy utilizado y sirve de mucha ayuda a los transportistas. Lo que han hecho, básicamente, es remitir a la aplicación, con la salvedad de que si hay algún problema con la tecnología, en la misma página web hay un botón donde aparece todas las carreteras escritas y también en la página web del Servei Català de Trànsit también.

Aún así, en el Anexo C de la resolución han puesto las carreteras más importantes para que quedara constancia.

Las otras modificaciones han sido simplificar un poco las tablas que tenían, que costaba mucho ver, y están trabajando en ello. A efectos de cambios de restricciones, prácticamente no ha habido ninguno. En cuanto a fechas de restricciones de pasos de camiones han cambiado alguna pero están pendientes de una reunión con el sector para acabar de concretar estos cambios, pero han sido básicamente cambios de fecha.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta si alguien quiere hacer algún comentario a lo arriba expuesto, al no haber ninguno da las gracias a D. Xavier Tribó por su intervención. Cree que la falta de comentarios a estas resoluciones se basa en que cada vez están más trabajadas con el sector con anterioridad y que son textos consolidados de año en año. Es un indicativo de que el sector y la Administración están trabajando en consonancia para conseguir una red de transporte adecuadas para el transporte de mercancías peligrosas. Da las gracias a los representantes de las tres administraciones.

Pregunta si alguien tiene algún comentario general sobre las tres redes de transporte de mercancías peligrosas y perecederas. Al no plantearse ninguna cuestión se pasa al siguiente punto del orden del día.

## **6.- Otros asuntos**

D<sup>a</sup> Silvia García indica que todavía no hay fecha para la publicación del ADR 2023. La Dirección General del Transporte Terrestre está trabajando intensamente sobre ello, en cuanto se tenga un borrador se remitirá a la Subcomisión por correo electrónico. Por supuesto, la idea es publicarlo cuanto antes mejor, pero en todo caso antes del 1 de julio de 2023, cuando entra en vigor de manera obligatorio, recuerda que en la página web de Naciones Unidas está publicado el texto en inglés y francés actualizado con todas las enmiendas.

D. Enrique Sánchez ha intentado acceder a la citada página y no ha podido hacerlo.

D<sup>a</sup> Silvia García le dice que no es el primero que lo indica, pero cuando lo ha intentado sí ha podido acceder. Después de hacer la comprobación en la página web, el enlace no está donde debería estar. Lo comprobarán y enviarán el link correcto.

D. Jesús Soriano quiere solicitar información sobre si esta Comisión se está involucrando en los trabajos de generación del documento electrónico eFTI para el transporte de mercancías, en lo que se refiere a las mercancías peligrosas.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que efectivamente, el eFTI tiene aplicación al transporte al transporte de mercancías peligrosas. Por parte de España, en los grupos de trabajo de eFTI hay varias personas trabajando desde hace mucho tiempo, que dependen de la Dirección General de Transporte Terrestre y de Puertos del Estado, al ser una documentación electrónica no solamente de carreteras sino también de otros modos de transporte. Principalmente lo que está haciendo la Comisión es mantener una coordinación con estas personas y se han involucrado un poco más, en los últimos tiempos, cuando ha habido reuniones específicas sobre el transporte de mercancías peligrosas.

La postura que ha defendido España es muy sencilla, el transporte de mercancías peligrosas tiene que cumplir todo lo que se indica en el ADR, y el eFTI debe tenerlo en cuenta y respetarlo. No se puede dar la situación de que la información que se requiera por ADR para el transporte de mercancías peligrosas no esté recogida en el eFTI.

En un momento dado esto no ha sido así, las mercancías peligrosas son una poco más complejas que otras mercancías, pero también hay que pensar que el eFTI incorpora cosas tan variadas como cuestiones aduaneras, transporte de animales vivos, mercancías perecederas, transportes fitosanitarios. Hay muchas cosas muy diferentes que incorporar, las mercancías peligrosas destacan por tener una gran información adicional que debe de estar incluida, hay que pensar en todas las disposiciones especiales que requieren que se incluya en la documentación del transporte, frases concretas haciendo referencia a algo.

Finalmente ha tenido que haber reuniones específicas para el transporte de mercancías peligrosas, en la que se incorporan todos estos puntos. Cree que la situación, en este momento, está bastante encarrilada.

D. Jesús Soriano pregunta si el plazo que se menciona es agosto de 2024 para obligación de que las autoridades reconozcan el documento electrónico.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no recuerda bien si es ese. Lo que está claro es que la Unión Europea no puede poner a los países en una situación en la que incumple una directiva o incumple un acuerdo internacional, es inviable.

D. Jesús Soriano piensa que es una normativa compleja, y cree que es muy positivo que desde la Comisión se siga este grupo de trabajo y requiere un montón de análisis y horas, piensa que se está haciendo un buen trabajo y anima a que se siga adelante. Le pide que por favor le manden cualquier información que sea interesante para esta Subcomisión.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que no se hace a la idea del trabajo que se está haciendo. Hay 22 grupos de trabajo, y la Comisión mantiene un control con los más relacionados con la recogida de datos, le parece muy complejo, por eso ve inviable terminar en un plazo breve.

De momento, la única información que pueden transmitir cree que no tiene interés porque son Excel, datos y cosas parecidas y para analizarlos hay que invertir muchas horas.

A D. Jesús Soriano comenta que esos documentos le llegan a través de su trabajo y solo le da tiempo a ver el organigrama de trabajo, y lo que puede decir es que Jaime Luezas es el representante español en este tema. No llega a más, le parece muy complejo, pero es algo muy importante porque hay que digitalizarse.

D<sup>a</sup> Silvia García ve claro que es una tarea que tienen para el 2023 bastante intensa.

D. Arturo García pregunta si es obligatorio indicar en las cartas de porte el lugar de carga y descarga de la mercancía. Sí sabe que tiene que figurar el expedidor y el destinatario de la mercancía, pero a estos efectos no sabe cómo se controla por parte de las autoridades de tráfico, que se cumplen los trayectos de la RIMP. Las cartas de porte sí son documentos de abordaje, en el ADR no figura que tenga que venir el lugar de origen y destino de los transportes.

D. Enrique Sánchez dice que el documento de control administrativo de cualquier tipo de mercancías es obligatorio, es lo que se indica en el art. 222 del LOTT.

D<sup>a</sup> Isabel Freire indica que es cierto lo que dice Enrique, es obligatorio que vaya el documento de transporte, junto con la carta de porte.

Para D. Enrique Sánchez indica que esto se cumple excepto en las cartas de porte con itinerarios internacionales con trayectos en países extranjeros y vaya hasta destinatario, en el trayecto español ellos no tienen obligación de hacerlo, sí cuando el origen es de España hacia afuera.

D. José Antonio Rodríguez, al hilo de lo que se está comentando, dice que eso afecta cuando es de un servicio público, pero en un servicio privado no tiene documento de control y tiene que seguir llevando carta de porte donde podría o no figurar el origen o destino. El documento de control solo es aplicable al transporte público y no al transporte privado.

D. Antonio Gómez quiere ahondar en lo que se está comentando. Efectivamente, la Orden FOM 2561 del 2012 tiene excepciones, es aplicable al transporte público y no a todos, pero además en el transporte privado complementario no es exigible este documento de control administrativo, por lo tanto, no siempre es obligatorio que aparezca origen y destino.

D. Antonio Ferrando quiere hablar de otro tema. Los consejeros de seguridad tienen una duda, cada uno tiene su opinión, es en el tema del expedidor. Por ejemplo, el expedidor en las agencias de transporte que ya son cargadores y descargadores porque cargan y descargan las mercancías que anteriormente han recibido de sus clientes, y algunos también son transportistas. Están dados de alta en estas tres actividades.

Ocurre, que ahora si les dan también de alta como expedidores, le da miedo que, por cualquier circunstancia, las otras actividades se anulen al meter los datos porque ahora mismo, se está haciendo todo telemáticamente, puede haber algún error y que se encuentren que alguien dado de alta como expedidor desaparezca como cargador, transportista o descargador, que normalmente son las funciones que tiene. El personal de las agencias de transportes, no manipulan las mercancías, simplemente reciben la mercancía de sus clientes, hace todo el fraccionamiento y lo carga después en los camiones. Al final del día no le tiene que quedar mercancías en su nave y la transporta con camiones propios o ajenos. Son autónomos o empresas que son transportistas, cogen la mercancía donde se la cargan, cumplen todas las normativas y la llevan al destino donde las tengan que llevar.

Pregunta qué se va a hacer con estas agencias de transporte que ya están dadas de alta, se les da también de alta como expedidores. Esas empresas o personas físicas son las que antes no aparecían, pero todas las agencias de transporte ya están metidas como cargadores, que pueden aparecer en la carta de porte que expiden, lo que realmente están haciendo es recibir la mercancía y cargarla, no la manipulan ni hacen nada, solamente cargarla. Es una gran duda que depende con qué consejeros de seguridad se hable, cada uno se tiene su opinión. Lo peor de las mercancías peligrosas, y que todos los presentes lo saben, porque llevan mucho tiempo, es que cuanto más se cree que se sabe de mercancías peligrosas al final menos se sabe. Es un problema que lo están preguntando constantemente, pero no puede dar su

opinión, aunque lleva toda su vida trabajando con las mercancías peligrosas, porque quien tiene que dar su opinión debe de ser la Administración.

Hay otros centros que son los distribuidores de gasóleo de calefacción, ellos ahí ya son expedidores, en muchos casos porque ellos compran en la compañía que sea, cargan la mercancía o hacen un pedido y descargan en sus depósitos. La mercancía peligrosa pasa a ser suya porque la han pagado. Automáticamente van cargando esas mercancías a sus clientes, ya hace de cargador, de transportista, porque los camiones son transportistas propios y en algunas ocasiones de descargador porque es gasóleo domiciliario. Ahí está la duda porque si nos fijamos en todas las definiciones que hay de expedidor hay muchas, muchas dudas.

D. Enrique Sánchez dice que hay dos definiciones. Este tema es bastante controvertido. Primero hay que ver la opinión de la Administración y después, en todo caso, si procede, explicar las opiniones que podemos tener cada uno de nosotros en relación con este tema.

Quiere dar una opinión general. Al expedidor no se le ha dado ninguna importancia inicialmente por parte del ADR, se ha dado solamente importancia al cargador, al transportista, al embalador y al descargador. Pero analizando el ADR, lo único de lo que se habla es del expedidor, hay más de cuarenta disposiciones que le afectan, incluyendo también las obligaciones de seguridad establecidas. Lógicamente existen hasta exigencias por parte de la autoridad competente en el ADR que establece un criterio para cuando se toman decisiones dentro de los estados miembros o de las partes contratantes. El tema del expedidor requiere un estudio bastante especial.

Comenta que ha hecho dos estudios uno ya está terminado, se integró en la guía técnica de BEQUINOR, y hay un segundo, que también está terminando, en el que solo ha tenido en cuenta las condiciones de intermediación y de contratación de la Orden 1882 del 2012 y la LOTT, en cuanto a lo que se refiere a las exigencias que tienen los que intermedian en la contratación del transporte, está en el 119 y en la definición de las distintas figuras que aparecen en los siguientes artículos. Le falta cerrar el segundo documento que trata del resto de disposiciones.

Existen dos definiciones, la primera se puede encontrar en el 1.2.1. La segunda se encuentra en el Real Decreto 97/2014, que coincide con el de la LOTT, en el baremo sancionador en el último apartado del Art.140, que es donde se habla de las muy graves, aparece una frase para definir que todo lo que se habla de mercancías peligrosas se refiere al cargador ADR, al expedidor ADR, y descargador ADR, y se define esas figuras, que es la misma que se utiliza después en el Real Decreto 97/2014. Con esas dos definiciones lo ha aplicado a unos cuantos casos y en todos le sale que el expedidor es uno determinado.

Existe solamente un caso en que una de las condiciones es difícil de aplicar. Se refiere a grupos de empresas grandes en donde las operaciones de contratación que hace el grupo lo tienen, por ejemplo, en Suecia, tienen allí una

empresa que es la que contrata y paga a todo el mundo. El expedidor es el que ordena el transporte y por cuenta de él se paga todo el transporte, pueden ser pagos complementarios, por contratación, subcontratación etc, en ese caso el por cuenta no existe, no es el mismo que hace la orden. La única solución es que en el contrato que tengan con el porteador le hagan un comunicado o un anexo en el contrato donde se definan los expedidores, porque ese grupo de empresa puede tener varios expedidores que operen en un país o en varios países dentro de la Unión Europea.

El tema es bastante más complejo de lo que parece sencillamente una asignación de figuras. El ADR establece una serie de participantes en el 1.4. y la normativa general nuestra establece una serie de sujetos. Todo liga ese tema y es bastante complejo

No quiere entrar en dar su opinión en este momento.

D. Antonio Ferrando cree que esa es la opinión de los consejeros de seguridad, cada uno tiene su opinión y se podría estar aquí mucho tiempo sin llegar a estar de acuerdo.

D<sup>a</sup> Isabel Freire pregunta a D. Antonio Ferrando si estaba en el primer día en la jornada de BEQUINOR, contesta que no, le pregunta si ha enviado algún correo a la Dirección General y contesta nuevamente que no, que estuvieron hablando por teléfono.

D<sup>a</sup> Isabel Freire continua su intervención diciendo que, en primer lugar, toda empresa, tiene la obligación en este caso el expedidor, de notificar a la Administración antes del 31 de diciembre que tiene consejeros de seguridad, y esto tiene que hacerlo. La forma de comunicarlo es mandar el Anejo III a la comunidad autónoma, hoy por hoy, es la única forma de hacerlo.

A la cuestión que se suscita, dice que si ya esa empresa está dada de alta como cargadora, transportista o lo que sea y coincide en esa misma figura y en ese mismo sujeto que otra actividad, lo que recomienda es que se entregue el Anejo III completo con lo que ya estaba, porque tienen la intención de que se suba a las aplicaciones y que lo puedan ver todos. Es una manera de dejar claro y que no haya duda alguna, si alguien ve el Anejo III queda mucho más limpio si indicas todo, es una recomendación que ha dado la Dirección General del Transporte Terrestre en diversos foros.

Cuando una empresa es expedidora, como bien ha señalado D. Enrique Sánchez, está definido tanto en el ADR como en el Real Decreto quién es el expedidor de mercancías peligrosas, pero no hay que olvidar, que hay que tener en cuenta toda la legislación que aplica al sector, que no solamente es la de mercancías peligrosas, también está toda la normativa general del transporte que dice que los transportes deben de contratar en nombre propio, ahí es cuando se complica un poco, la figura del expedidor que hay que tener en cuenta. Tanto el expedidor "original" (para entendernos) que contrata con un porteador como el porteador o un transportista que contrata a su vez contrata

con un transportista, están expidiendo mercancías peligrosas, al tener que contratar, en nombre propio, ese transporte.

Hay que tener en cuenta por un lado la normativa de mercancías peligrosas y por otro la general que afecta a todo transporte, y vuelve a repetir, que los contratos se tienen que hacer en nombre propio. En Alemania, por ejemplo, está regulada la figura del comisionista, pero en España conforme a la normativa los transportes se tienen que contratar en nombre propio, no se puede contratar en nombre de un tercero, y al intermediario se le confiere de un estatus jurídico, de expedidor, aunque sea un señor con un teléfono, será un expedidor de mercancías peligrosas y tendrá que tener su consejero de seguridad.

D. Jesús Soriano quiere dar las gracias a BEQUINOR, a AECOS y a D. Arturo Cobaleda por comentar este tema que es un tema muy problemático. Su propuesta es que por parte del servicio de mercancías peligrosas, Isabel, se valore hacer un documento de preguntas y respuestas similar al que la Dirección General hace para otros asuntos. En FEIQUE tienen una guía de carga y descarga de mercancías peligrosas que ha tenido bastante éxito históricamente, ahora mismo la tienen que actualizar y no se atreven porque todos los temas de consejeros de seguridad les provocan incertidumbre. Su objetivo por supuesto, es cumplir con sus interpretaciones, la reglamentación vigente.

Pero tienen una serie de incertidumbres con sus interpretaciones para las cuales lógicamente, es la administración competente la que les tramite, y lo agradecen, cuales son las pautas, qué es lo que tienen que hacer e intentan cumplirlo de la mejor forma posible. Otra incertidumbre que tienen, aunque no intenta abrir ningún tema más en este momento, es la relativa a la carga y descarga, con un Decreto Ley firmado en otro ámbito. Tienen incertidumbres que intentarán responder como puedan, y para ello, cree que es importante que los expertos informen, pero cree que es necesario que haya un documento de preguntas y respuestas del servicio de mercancías peligrosas del Ministerio que los oriente y no sabe si se puede conseguir ahora o dentro de un tiempo. Esa es la propuesta que hace.

D<sup>a</sup> Isabel Freire le da las gracias y toma nota.

Para D. Jesús Soriano dice es muy difícil resolver esto. Tuvieron una reunión con D. Benito Bermejo para hablar de este tema hace tiempo, también asistió D<sup>a</sup> Isabel Freire. Ellos se han preocupado, cuando se aprobó la modificación del ADR en relación con el expedidor, tenían dudas. En España durante 20 años el expedidor estaba fuera de esto, ahora se le ha metido y lo intentarán hacer lo mejor posible.

Según D<sup>a</sup> Silvia García el expedidor es el que clasifica las mercancías y el que dice qué es lo que se lleva, es una figura fundamental, la mayor cantidad de consultas que reciben es de personas que no saben clasificar su propia mercancía. Es un problema que tiene solución y que puede que mejore si se

tiene una preparación mínima en mercancías peligrosas y gracias a que tiene a su lado al consejero de seguridad.

D. Jesús Soriano cree que el problema que tienen es que existen diferentes opiniones en los procedimientos administrativos que controlan que las cosas se hacen bien.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 10:40 horas, del día cuatro de noviembre de dos mil veinte uno.

Madrid, 14 de diciembre de 2022.

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de las Subcomisión para la  
Coordinación del Transporte de  
Mercancías Peligrosas por Carreteras

Secretaria de la Subcomisión para la  
Coordinación del Transporte de  
Mercancías Peligrosas por  
Carreteras