



ACTA DE LA REUNIÓN DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA CELEBRADA EL DIA 27 DE OCTUBRE DE 2023.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del Grupo de Trabajo WP 15 a celebrar del 6 al 10 de octubre en Ginebra.

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

Personas que participaron en la reunión:

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

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

D^a M^a Carmen Casal Sobrino, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Ignacio Álvarez Fernández-Miranda, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D^a Mónica Pérez Martín, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D^a Raquel Fernández Sánchez, del Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social

D^a Beatriz Salvo, del Gobierno de Aragón

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

D. José Antonio Rodríguez Gil

D. Enrique Sánchez Mota

D. Francisco Jorge Golfín Salas, de CCOO

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D^a Nuria Lacaci, de ACE

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Andrés Herbadas. De ASTIC/UOTC

D. Jesús Mentrída, FEDACO

D. Esteban Pajares

D^a Nuria Cosido, de SEDIGAS

D. Ángel Borrego Fernández, REPSOL

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL QUÍMICA, S.A.

D. José Manuel González Herrero, FENADISMER

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D. Juan Antonio Balbín, de FEDECOS

En Madrid a las 10:05 horas del día 27 de octubre de 2023, 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.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del WP15 que se va a celebrar del 6 al 10 de noviembre en Ginebra.

4-. Asuntos varios.

D^a 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^a 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 la reunión anterior

Leída el acta de la reunión de las Subcomisiones de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril del 13 de septiembre de 2023 y, al no haber observación, a la misma queda aprobada.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del WP-15 que se va a celebrar del 6 al 10 de noviembre en Ginebra.

D^a Silvia García recuerda a los asistentes, sobre todo a los que siguen la reunión a través de la plataforma por TEAMS, la importancia de que se identifique con el nombre y la empresa, asociación o entidad que representen.

El fin principal de la reunión de hoy es revisar y presentar los documentos que se van a presentar en la Reunión del WP 15 que se va a celebrar del 6 al 10 de noviembre en Ginebra.

Como en anteriores ocasiones, se van a presentar brevemente los documentos, en esta ocasión la encargada de su presentación va a ser D^a Isabel Freire de la Dirección General de Transporte Terrestre y que también va a representar a España en la reunión del WP15.

De los documentos que se presentaron para esta reunión los que tuvieron comentarios fueron los siguientes:

ECE/TRANS/WP15.2023/10

Presentado por la IRU. Se refiere a poner las matrículas o no en la carta de porte. Da dos opciones. Entienden que no sería necesario porque en el apartado 5.1.4.2. del ADR dice que, cuando se refiere al cargamento que no entra todo en las unidades de transporte va la carta de porte en cada una de las unidades se puede ir en la misma o en cada una de ellas.

El mismo documento se ha presentado igual en la Reunión Conjunta, donde se ha tomado la decisión y se ha recomendado que el WP15 siga el mismo criterio y, en principio, se aceptó la propuesta 1 con una modificación editorial

D^a Nuria Lacaci pregunta en el caso del vehículo con una cabeza tractora y dos semirremolques, si se debería de llevar la información correspondiente a las mercancías que van en los dos semirremolques, pero qué sucede cuando se separan porque para acceder al centro de producción, a la carga o descarga, se puede separar su configuración con dos cabezas tractoras y cada una termina yendo para un lugar distinto.

D^a Silvia García responde que cada uno tiene que llevar la documentación correspondiente a su carga. Si se prevé que se van a separar cada vehículo tiene que ir con su documentación correspondiente, hay que tenerlo preparado de antemano.

D^a Nuria Lacaci entiende, según se ha dicho, que se debería llevar la documentación duplicada, una cuando van dos semirremolques con una tractora juntos en el recorrido y otra para el caso en que se separen.

D^a Silvia García dice que no es que la deban de tener duplicada, puedes llevar una única documentación, pero separadas en dos folios, uno para cada remolque, y cuando se separan se separan los dos folios y ya está.

Esto es uno de los temas que aquí se querían aclarar. Básicamente el tema iba de documentación electrónica y documentación física, y la diferencia entre ellas. La documentación electrónica solo se puede ligar al camión físico mediante la matrícula, mientras que, la documentación física va unida al camión porque está ahí.

D^a Nuria Lacaci indica que es una duda que les había surgido para cuando empiecen a funcionar ese tipo de vehículos.

D^a José Antonio Rodríguez comenta que ese caso se da también cuando un camión con caja lleva un remolque. Quiere hablar de la matrícula, y preguntar si había que poner una matrícula o simplemente se trataba de documentos que acompañan a la unidad de transporte en cada caso. Parece ser que la matrícula se debería de incorporar en los documentos electrónicos, pero que no serían necesarios, según ha entendido, en los documentos físicos.

D^a Silvia García responde que esto sería así si el WP15 confirma la decisión que ha tomado la Reunión Conjunta. Tal y como estaba previsto, hay dos opciones, en la opción 2 si prevé que sea obligatorio la matrícula en la documentación. En la opción 1, dice que solamente sería aplicable en la documentación electrónica que ahora viene el 5.4.0.1, se pasaría al 5.4.0.2.

Para D. José Antonio Rodríguez sería un problema tener que incorporar la matrícula.

D^a Isabel Freire le pregunta por qué. D. José Antonio Rodríguez contesta que hay estar cambiando documentos. Entiende que una carta de porte, salvando las distancias, es un salvo conducto que indica que se lleva la mercancía de un sitio a otro y se describe la mercancía. El que lleve este documento sobre su vehículo será el que tenga que acreditarlo, si hay que llevar las matrículas habrá que ir cambiándolas en los documentos y puede crear problemas, bien porque habrá que tachar y poner matrículas o porque habrá que hacer un documento nuevo. Para él sería añadir un problema al tema documental.

D. Isabel Freire comenta que la Inspección de la Dirección General no ve ningún problema en quitar o añadir una matrícula al documento de transporte.

ECE/TRANS/WP15.2023/11

Presentado por Países Bajos. Parece que ellos tienen ciertos problemas en los controles, en caso de no tener la carta de porte en la cabina del conductor. Proponen que se enmiende la sección 8.1.2 y se especifique que tiene que ir, sin ninguna duda, en la cabina del conductor.

A D. Jesús Soriano la propuesta le parece muy razonable, lo único que ve es que, con la incorporación de la documentación digital, aunque tampoco hace falta, cree que se sobreentiende que el acceso a la documentación digital sería dentro de la cabina. Su posición es favorable.

ECE/TRANS/WP15.2023/13

Se refiere a la protección trasera de las cisternas. Plantea una serie de propuestas de cómo tiene que ir, la información está entre corchetes, todavía hay que clarificar alguna cosa. Plantea unas determinadas distancias y unas exenciones, para determinados casos se podrá reducir la distancia, en el caso de cisternas de doble aislamiento térmico o con doble extremo.

D. Julio Viartola recuerda que esta propuesta ya viene de reuniones anteriores y cree que se está estropeando. En la página tres del texto de la propuesta, en el primer párrafo, no se entiende nada. Si se quiere hacer referencia al reglamento 58, a fecha de puesta en servicio por más vueltas que da, son extrañas lo primero hace referencia a una revisión completa, y no es adecuado, porque luego puede haber una revisión tres, una cuatro, una cinco la redacción no se entiende; con media frase se soluciona.

En el final del párrafo, mezcla un tema que es distinto al anterior que dice "no se puede poner escaleras, cámaras de video etc.". En el Reglamento 58, si se traduce bien al español, en una frase larga, no es una sola palabra es para evitar el anti-empotramiento de vehículos ligeros debajo de los vehículos pesados, esa es la idea. En el caso de los vehículos ADR tiene sentido porque este dispositivo, que se supone, que es para proteger el vehículo ligero también

protege al vehículo ADR de que se meta un vehículo debajo que se incendie, rompa equipos de servicio, tiene todo el sentido, pero no se puede asociar con cosas que van en la parte de arriba de la cisterna porque hay dos casuísticas de accidente vehículos ligeros que ahí trabaja el Reglamento 58 y vehículo pesado, ahí habrá que decir si lleva o no escalera, si lleva cámara en la parte de arriba. Es partidario de separar las dos frases y la frase de la escalera cree que está muy simplificada y ambigua al decir que puede causar rotura. Esto o se hace una propuesta concreta un poco más estudiada o no meterla en una frase, justo detrás, de la protección de vehículos ligeros porque no se entiende.

También quieren hacer una casuística de tipos y pedir 50,100,150,200mm, piensa que esto se va de la intención de la propuesta inicial que era que había unos 100mm y había que aclarar donde se metía. Si está aclarado que era de esta parte a esta parte, todo lo demás sobra porque esto ya estaba en el ADR. Ahora empezar a decir que, si los vehículos son de aluminio, si es de acero cree que no tiene sentido, esto ya estaba. Se veía mal en algunos países firmantes del acuerdo que lo interpretaban de forma diferente, por ello, hay que aclararlo pero de ahí a hacer una casuística infinita cree que no es necesario, además la redacción es ambigua. Ve que algunos párrafos son ambiguos, cree que se está torciendo la propuesta.

D^a Isabel Freire dice que el documento habla de la existencia de una protección adicional, pero no sabe a qué se refiere y dice que se reduce de 100 a 50.

D. Julio Viartola comenta que, a todo el sector de la automoción, les ha sorprendido, al ser la propuesta confusa y extraña. Los 100mm se entiende como la propuesta inicial, eso le parece razonable, todo lo demás es mezclar cosas, hay que analizarlo más. Tanto OICA como CLCCR se están reuniendo y presentarán un informal la semana que viene. Tiene el texto del borrador del informal, pero aquí no se puede tratar. Hablará con industria, pero en principio el informal está mejor que el formal. Lo están complicando.

D^a Silvia García recuerda que, en la reunión última, precisamente, había dos propuestas encontradas. Una era de Reino Unido y la otra de Holanda. Su esperanza era que hubieran llegado a un acuerdo, fuera una postura de consenso buena para el sector, pero ve que no ha sido así.

Como ya ha dicho D^a Isabel Freire, todas las distancias y parte del texto están entre corchetes, lo que es una indicación de que entre las dos delegaciones no han llegado a un acuerdo único y que ven claro que hay una necesidad de discutir algún punto.

D^a Isabel Freire pregunta si lo de la transitoria y lo que ha dicho D. Julio Viartola del año 20227, les parece bien.

Para D. Julio Viartola la transitoria, le parece bien. Si está mal planteada la propuesta, la transitoria no es ningún problema, en el sentido de que el Reglamento 58 se cumplía desde septiembre del 2021. D^a Silvia García pregunta que para qué se va a poner. D. Julio Viartola dice que se cumple en

Europa, ese no es el problema, que se ponga en el Reglamento 58, bien, que se aclare lo de lo 100 mm bien y que se complique luego todo lo demás es que se está perdiendo el sentido de la propuesta original y además se están metiendo en partes del vehículo que no toca. Su comentario es que se está saliendo del tema original.

D^a Isabel Freire dice que, aunque no conoce el texto con profundidad, no sabe como justifican el texto, si, por ejemplo, es de aluminio si hace falta más o menos distancia, desconoce que estudios avalan las propuestas que se plantean.

D. Julio Viartola cree que se ha perdido el concepto del accidente. Si es solo un ligero le da igual que sea aluminio o acero, el ligero se mete debajo. Hay que separar un mínimo de milímetros entre los equipos de servicio, por la parte de abajo, que lo que tenga arriba es aluminio en el ligero le da igual, si no impacta con el aluminio. En el caso del pesado, es al revés, ahí el paragolpes no hace nada, sí que tendría sentido pensar si hay algún dispositivo adicional puesto encima de la cisterna que puede perforar la cisterna. Se puede hablar de escaleras y de todo lo que va en la parte de arriba, tiene sentido, pero separado, con una propuesta un poco más pensada.

D^a Silvia García le da las gracias y dice que estarán pendientes del Informal y de su contenido

ECE/TRANS/WP15.2023/16

Encuentran que no está claro que el conductor que transporta LQ no debe tener carné ADR, que no está claro en el ADR que deba tener formación. Quieren enmendar la parte 3.4.1. y dejar claro que se aplica el 8.2.3, es decir, que la tripulación del vehículo debe tener formación. Se está hablando de los que no tienen formación ADR que para los LQ no es necesaria.

D. Enrique Sánchez piensa que, si está claro, pero le parece correcto que quiera incidir en ese punto, es decir, el 8.2.3. dice que toda persona que está relacionada con el transporte de mercancías peligrosas debe de tener formación y lógicamente igual que el capítulo 1.3. También en el 3.4., el 1.3 es uno de los capítulos que están referenciados, pero habría que insistir en este tema y no solamente en el de de cantidades limitadas, también los del 1.1.3.6., cualquier conductor que no tenga carné, y que haga un transporte con mercancías peligrosas debe de tener la formación adecuada la básica que aparece en el 1.3. y después la específica para cada tipo de transporte.

ECE/TRANS/WP15.2023/17

Proponen que el documento de transporte debe de ponerse en una o varias lenguas, debe de ir si es distinto del francés, alemán o inglés, debe de ir en la lengua del expedidor y además en inglés, francés o alemán y proponen la eliminación de la obligatoriedad de que esté en el idioma del expedidor si es distinto de alemán, francés o inglés

Actualmente el ADR indica que el documento de transporte va en dos lenguas, siempre y cuando no se esté en Alemania, Francia o Reino Unido. Un transporte con expedidor en España debería ir en español y además en alemán, inglés y francés. Lo que dice la propuesta es que solo vaya en alemán, inglés o francés y no es necesario que vaya en el idioma del país expedidor si es distintos de estos. Salvo que haya acuerdos cerrados entre países. En caso de España lo hay, puede ir tanto en español como en portugués ya que tenemos un acuerdo en este sentido con Portugal.

D. Enrique Sánchez opina que existe un recorrido dentro del territorio de cada país y en caso de una intervención de las autoridades de inspección requieren saber lo que hay, entiende que debe de seguir estando en las mismas condiciones, eso no afecta más que a un tema de traducción y ya están preparadas las cartas de porte con los sistemas informáticos. Opina que la del país de origen es importante. D^a Isabel Freire coincide con D. Enrique Sánchez.

D. Jesús Soriano manifiesta estar en la misma línea. Piensa que en la cadena de transporte ahora mismo confluyen muchos actores con un idioma nativo que hace necesario que esto esté en el idioma del país de expedición y por donde buena parte transita el vehículo bomberos agentes de la autoridad y otros elementos, mantendría el uso de la lengua del país expedidor.

Una vez terminada la revisión de los documentos formales se pasa a revisar de los documentos informales:

INFO 8

Enmendar la definición de vehículos cerrados, concretarla un poco más.

En castellano se ha traducido close vehicle por vehículo cubierto, eso pasa en castellano y en francés. En las definiciones pone vehículo cubierto, pero a lo largo del texto en muchas ocasiones viene vehículo cerrado, es un poco lío que habrá que resolver.

D. Julio Viartola dice que en vehículos se habla de caja abierta o de caja cerrada, en principio, pero tiene sentido lo de cubierto porque si se tiene un furgón con el techo de lona se considera la caja abierta, tenéis razón otra cosa es que se unifique.

D^a Silvia García recuerda que también hay vehículo entoldado, hay tres tipos de vehículos.

D^a Isabel Freire pregunta si entoldados puede ser las cuatro caras.

D. Julio Viartola responde que da igual con que tenga el techo entoldado ya es abierto, por eso quiere decir que cuando lo llamáis cubierto tiene sentido y sería mejor utilizar una forma de denominarlos.

D^a Silvia García pregunta si un vehículo entoldado debe de tener todos los lados cerrados.

D. José Antonio Rodríguez dice que un vehículo entoldado es un vehículo descubierto, abierto provisto de toldo. Cree que esta parte es muy importante porque genera discrepancias y habría que coordinar la terminología que se emplea en los contenedores con la de los vehículos, porque se emplea indiscriminadamente cerrado o abierto. Cree que el término vehículo cerrado es un término bueno y adecuado.

Para D. Jesús Soriano esto es más importante de lo que parece. Cuando se va a la normativa de pesos y dimensiones este elemento es clave, estamos en ADR a efectos de las mercancías peligrosas, pero luego hay una normativa que será general aplicable transversalmente a todas las tipologías. Le resulta muy difícil decir que un vehículo entoldado es esto o un vehículo cerrado es lo otro. Habría que tener la máxima coordinación en lo que es la definición de un reglamento de vehículos y hay un reglamento de vehículos español, y hay que buscar la mayor armonización posible. Si hay que definir vehículo cerrado, que no sabe si lo tiene que definir, si a efectos de mercancía peligrosa a él lo que le pide la lógica es que se necesita definir qué es un vehículo entoldado porque hay determinadas mercancías que se pueden meter ahí y otras que no. Lo mismo pasaría con la necesidad de definir qué es un vehículo cerrado para poder llevar determinadas mercancías peligrosas y otras no. Cree que lo que se debe intentar es hacer una definición un poco más amplia.

D^a Silvia García dice que hay dos opciones, la primera es quedarnos como estamos, o la segunda opción es armonizarnos con el Libro Naranja que a su vez esa definición está armonizada con la de contenedores. Otras opciones de textos diversos están descartadas totalmente.

A D^a Isabel Freire le parece interesante repasar las definiciones contenidas en el ADR. La definición del ADR de vehículo cubierto dice que su carrocería está constituida por una caja que puede cerrarse.

D^a Silvia García piensa que de lo que se quejan los holandeses es que la caja que se pueda cerrarse no excluye que se pueda cerrar con un toldo.

D^a Isabel Freire dice que una caja cerrada por los cuatro lados rígidas y por arriba un toldo qué es un vehículo cubierto, un entoldado. Porque el entoldado dice que es un vehículo descubierto provisto de un toldo para proteger la mercancía cargada.

Para D^a Silvia García, en este momento, hay tres definiciones en el ADR, vehículo abierto, vehículo entoldado y vehículo cubierto/cerrado. La cuestión es que no hay una diferenciación clara entre los entoldados y cubiertos. Su única duda con respecto a esta propuesta es que hay transportes que, hoy en día, solamente se permiten en vehículos cubiertos o cerrados que, de facto, se están haciendo en vehículos donde una de las caras es entoldada, ese transporte se va a dejar de tener que hacer con ese vehículo y habrá que

hacerse con un vehículo con paredes de verdad, esto habrá a quien le complique la vida.

En la definición que encontramos en el Libro Naranja un vehículo que tenga un lateral o la parte superior de tela no se considera vehículo cerrado, por lo que excluye los entoldados.

En principio, para armonizar con los contenedores, le parece positivo, pero no sabe a quien le puede complicar esto la vida.

INFO 10

Se refiere a la tabla en la subsección 9.2.4.3, 9.2.4.4, 9.2.4.6 donde hay una serie de problemas que no lo ven claro y proponen enmendar.

D^a Silvia García dice que el tema que se plantea implica la falta de una cruz puesta en algunos sitios, que se pueda aplicar obviamente también a un vehículo AT debe tener un motor para que funcione, como no tiene la cruz significa que puede tener el motor que se quiera sin necesidad de seguir ningún tipo de regulación, ni requisitos o que significa que tenga o no la cruz. Hay diferentes opciones que indican. Cree que la opción más razonable es interpretar que cuando no hay cruz no hay que cumplir unos requisitos.

D. Julio Viartola cree que hay una tabla cuando se marca la tabla es para cumplir unos requisitos, no quiere decir que si no está marcado no esté prohibido todo el sistema constructivo. Si no se pudiera hacer la combinación de cosas en las tablas tendrían que poner una frase diciendo que no se podría hacer.

Están hablando de que no se podría transportar fuel en AT, pero eso no se tiene que derivar de una tabla.

INFO 12

Presentado por los Países Bajos. Pretenden incorporar un requisito a los frenos regenerativos, para el caso de utilizarse para el transporte de mercancías peligrosas, si se usan este tipo de frenos se tenga que utilizar además un sistema de gestión inteligente de freno o gestión de ruta o como se denomine, que dice que cuando se empieza a bajar se tengan las baterías vacías, porque sino no se podría frenar con estos frenos, solamente funcionan si las baterías no están llenas. Dicen que habría que poner este tipo de sistema adicional de control del estado de carga de las baterías para este caso y lo proponen directamente como una modificación del INFO 3, lo que significa que quieren que entre en vigor para 2025.

D. Julio Viartola piensa que es prematuro. En la justificación comentan que se han puesto de acuerdo con el Reglamento 13, con un grupo de trabajo del reglamento de frenado de Naciones Unidas, este reglamento está siempre en fase de actualización, además con el tema de los vehículos eléctricos va a cambiar en el futuro. Si se quiere hacer referencia al Reglamento 13, se tendría que hacer referencia al que esté en vigor en cada momento, porque va a

cambiar. Si esto se hace deprisa y corriendo con el texto actual en el ADR y además para el 2025 cree que es prematuro, primero porque el texto puede cambiar y además es una tecnología que está en fase de desarrollo y es muy arriesgado. Aquí se piensa que el vehículo que va a llevar freno regenerativo es un vehículo de motor, cuando se plantea que puede ser un semirremolque, que desconoce la ruta que va a seguir. No hay protocolos todavía definidos de información entre vehículo motor y la parte de atrás. Vuelve a decir que es prematuro y menos para meterlo en el ADR 2025 cuando es una cosa que está en elaboración y si acaso, haría una sola referencia al Reglamento 13 que hay en cada momento.

D^a Silvia García dice que en esta propuesta no hay referencias, en la justificación sí, pero en el texto propuesto no hay una referencia al Reglamento 13.

D. Julio Viartola indica que se limitan a copiar lo que ahora está, cree que sea el Reglamento 13 en la propuesta lo que ahora está en la propuesta de la modificación del Reglamento. Le parece muy arriesgado, igual que ahora cuando hablan del Reglamento 58 solo lo nombraría, no copiaría ni pegaría cosas de un reglamento que además está cambiando continuamente, haría referencia.

D^a Silvia García dice que es copiado de lo que ahora ahí. Todo esto está cambiando permanentemente, igual que el ADR también está cambiando permanentemente.

D. Julio Viartola dice que se puede copiar el Reglamento 13, como está ahora y que haga referencia al Reglamento 13.

D^a Silvia García ha entendido que les preocupa que este sistema de frenado entre sin que se ponga este sistema adicional porque creen que no es suficientemente seguro para el transporte de mercancías peligrosas. Por una parte, prohibir este sistema de frenado sin sistemas adicionales, si parece que sea algo con el que se haya de dar prisa. Se puede decir que ha entrado por el lado contrario que es incluirlo con este requisito, pero si no se incluye con él entiende que estaría permitido este sistema de frenado. Tendría que estudiar el INFO3 para ver el texto concretamente porque no sabe hasta que punto lo que viene ahora en el sistema de frenado, En su página-3 habla de los equipos de frenado y entiende que el que quiere meter ahora es tipo regenerativo, sin embargo, si no se dice nada habrá quien interprete que estos los puedes poner sin más.

D. Julio Viartola cree que podría poner que este tipo de frenos que cumpla el Reglamento 13, hoy ya cumplirían con esto que quieren escribir, pero mañana y el Reglamento 13 va a ir a mejor se va a estar actualizando, entonces se va a escribir ahora para el 2025 y en esa fecha ya habrá cambiado.

Para el tema de inspección, es mucho más fácil, un organismo de control pueda ver que realmente los frenos cumplen lo que se expresa en el citado reglamento.

D^a Silvia García es que el Reglamento 13 lo cumple tanto, los sistemas con gestión de ruta o sin gestión de ruta los dos están integrados, hay dos opciones dentro del Reglamento 13. Lo que se puede hacer es citar el párrafo 5.2. del Reglamento 13, eso sí lo puedes poner.

D. Julio Viartola es partidario de hacer eso, no trasladar el texto de hoy porque en el texto cambia constantemente.

D^a Silvia García cree que entonces habría que hacer referencia al 5.1.2.4.3.1. del Reglamento 13.

D^a Mónica Pérez quería dar las gracias a D. Julio Viartola por los comentarios. Sabe que se han aprobado ya en el GRVA las últimas modificaciones que plantea documento Holanda, por lo que, si está aprobado ya oficialmente. Según le han comentado los compañeros que asisten al GRVA. Por eso Holanda, propone que de esas dos opciones que se han aprobado en los sistemas regenerativos si es para ADR lo que se tenga que utilizar sea para que por GPS se pueda predecir la ruta para optimizarla la carga de la batería. Hay que añadir que en la propuesta exige los matriculados a partir del 31 de marzo de 2026.

D^a Silvia García pregunta porque han elegido esa fecha.

D^a Mónica Pérez desconoce la razón, no sabe si es por estar en línea de lo que se aprobó en la última reunión de GRVA se empieza a aplicar nuevas matrículas a partir del 31 de marzo del 2026, lo tiene que chequear. Era para aclarar a D. Julio Viartola que decía que entraba en vigor, pero no entra en vigor el 1 de enero de 2025 o el 1 de julio de 2025, entra un poco más tarde de la fecha normal de ADR y aplica solo a vehículos a motor, entiende que no a los remolques.

D. Julio Viartola dice que en vehículos no a motor esta nueva tecnología todavía no está legislada ni en ese ni en ninguno, por eso está el cambio. Cree que si se traslada un párrafo concreto de una modificación que se acaba de hacer ahora, nos podemos quedar obsoletos dentro de un par de años cuando se vuelva a cambiar el Reglamento 13 continuamente. Es partidario de hacer una referencia al Reglamento 13 al estado en que se encuentre en las fechas cuando toque.

D^a Mónica Pérez dice que el Reglamento 13 ya lo pide el ADR en otros puntos, ya lo tienen que cumplir con el Reglamento 13

D. Julio Viartola, en este caso, como dice D^a Silvia García que el Reglamento 13 da dos opciones habrá que aclarar que es solo la opción que quiere el ADR, pero sin atarse al texto de hoy del reglamento 13

Para D^a Silvia García, en principio, es una oposición a la forma, no al fondo

Anuncia que la próxima reunión es la del Libro Naranja, y la siguiente será el 12 de diciembre para revisar el borrador de las restricciones al tráfico para el año 2024, que será conjunta con la Subcomisión de transportes de mercancías perecederas.

Madrid, 27 de octubre de 2023.

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.