



ACTA DE LA REUNIÓN DE 2 DE NOVIEMBRE DE 2017  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D: Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup> Irene González Álvarez, del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D. Luis Antonio Martínez Cunchillos, del Gobierno de Navarra.

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

D. Juan Antonio Balbín Valenti, de FEDECOS

M<sup>a</sup> Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER.

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. Antonio Ferrando Enguix, Petrolíferas Transportes, S.A.U.

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC

D .José Luis Mañas La Hoz, de SEGUCONSULT, S.A.

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS.

D. Jorge Mérida Lozano, Asociación Fabricante de Gases.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 2 de Noviembre de 2017, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Antes de comenzar la reunión D<sup>a</sup> Silvia García como presidente de esta Subcomisión quiere hacer un emotivo recuerdo de D<sup>a</sup> Laura Moreno que ha sido durante muchísimos años miembro de esta Subcomisión y que nos ha dejado recientemente, agradeciendo el trabajo y la dedicación durante estos años, en los cuales incluso estando de baja ha sido clave en la traducción del ADR al castellano y ha seguido aportando sus conocimientos y colaborando hasta el final. Ha sido una persona extraordinaria, con la que hemos tenido la suerte de compartir parte de su camino y que sin duda echaremos mucho en falta.

También queremos agradecer el trabajo prestado en esta Comisión a D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán que ha cambiado, tras muchos años en la Comisión, de puesto de trabajo.

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

D<sup>a</sup> Silvia Garcia Wolfrum pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión y, al no haber ninguna objeción al mismo, queda aprobado.

**Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior.**

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 14 de Septiembre 2017, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

**Punto 3.- Estudio de los documentos de la que se van a presentar en la reunión del WP15 que se va a celebrar en Ginebra del 6 al 10 de Noviembre.**



D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano, de FEIQUE

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Cristina Diez Sedano, de CONSESUR.

D. Ángel Benigno Fernández Borrego, de REPSOL

D. Antoni Verger Martínez, de la Comunidad Autónoma de la Islas Baleares.

D. Joaquín Gallardo Mateos, de ANTID

Secretaria:

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en este punto se van a revisar, los documentos que se presentarán en el Grupo de Trabajo del WP15 que se va a celebrar del 26 al 29 de Noviembre en Ginebra. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 13. Presentado por Suiza. Relacionado con la disposición adicional CV36 del 7.5.11, esta disposición debería estar homogeneizada con el texto del 5.5.3.3.3, este texto ha sido recientemente enmendado y se han olvidado de la CV36, es razonable que se ponga la señal de peligro de riesgo de asfixia en los mismos casos. Lo que propone Suiza del texto de la CV36 y el texto del 5.5.3.3.3.

D. José Antonio Rodríguez comenta que hay dos propuestas y pregunta cual se va a aprobar.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que hay dos propuestas que son alternativas. Las dos consiguen armonizar de la CV36 con el 5.5.3.3.3., la segunda de ellas adicionalmente lo que hace es evitar hablar de vehículos abiertos porque tal como explica Suiza en su documento este tipo de vehículos están definidos y que el hecho de estar abiertos teóricamente no necesariamente tiene que implicar un buen intercambio de gases, que es probable que así sea, entonces la segunda propuesta evita este tema que en Suiza se le debe de haber presentado alguna discusión con algún tipo de vehículo entoldados y ellos preferirían la segunda propuesta. Desde el punto de vista de armonización ambas propuestas son buenas y no tiene conocimiento de que en España haya habido problemas con vehículos entoldados. No sabría decir que propuesta va a aprobar pero no hay grandes diferencias entre ellas desde nuestro punto de vista.

DOCUMENTO 16. Presentado por Suiza. DOCUMENTO INFORMAL 6. Presentado por HOLANDA. Está relacionado con las condiciones de utilización de los vehículos eléctricos para el transporte de mercancías peligrosas. Analiza las disposiciones que viene en el 9.2.2.7 y lo que ahí se indican son unas limitaciones de voltajes para las partes eléctricas de los vehículos y estas limitaciones no son nada compatibles para con lo que sería un vehículo impulsado con una batería eléctrica. Además en el 9.2.4.4. se dice expresamente que tipo de vehículo pueden llevar explosivos o que tipo de motor tiene que llevar el vehículo para llevar explosivos y los vehículos eléctricos no constan. Suiza se dedica a analizar si esto está escrito a posta para evitar estos tipos de vehículos.

Piensa que no está escrito a propósito para impedir la entrada de vehículos eléctricos y que se escribió sin pensar en estos vehículos. Otra cosa es que en este momento se estudie si se puede utilizar este tipo de vehículos para transportar mercancías peligrosas y las condiciones necesarias para un transporte correcto de estas mercancías. Han consultado con responsable de explosivos e indican que no ven viable el transporte de explosivos en vehículos eléctricos debido a que los voltajes son muy altos y se podría haber una ignición de los explosivos.

D. José Luis Mañas dice que para el transporte de explosivos únicamente están indicados los vehículos EX2 y EX3 que son los vehículos con motor de compresión y los demás están excluidos. Habría que seguir en esto a lo existente hasta ahora.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que al igual que se han introducido los vehículos propulsados por gas y con una serie de estudios que se han hecho que con los vehículos eléctricos se hará lo mismo.



DOCUEMTNO 17. Presentado por Suiza. Está relacionado con la formación de los conductores del transporte de mercancías peligrosas. Han solicitado que al menos parte de esta formación se pueda hacer de forma no presencial mediante un curso online, y lo que piden es que se hiciera un pequeño examen de la parte online antes de acceder a la parte presencial de la formación para ver que cuando vaya a la parte presencial tenga los conocimientos previos que tenga que tener. Además estipulan las materias para las cuales, de todas las que hay definidas del 8.3.2.2, quieren reservar este tipo de formación.

D. Eduardo Gómez dice que la Dirección General de Tráfico ha expresado su comentario como autoridad competente en esta materia, no se opone a la propuesta pero opina que hay que dejar bien claro que el examen final de capacitación o de renovación de los certificados, quien realice los exámenes finales de capacitación o de renovación de los certificados, siga siendo la autoridad competente. No se niega a la formación online de determinados aspectos de la formación, pero no de todos y que se realicen exámenes online parciales en ese sentido, pero el examen final seguirá siendo competencia de la Dirección General de Tráfico en España, aunque en otros países no sea así, quiere que se quede bien claro que la autoridad competente es quien hará los exámenes finales.

D. Jesús Soriano entiende que cada autoridad competente de cada país es la que tiene que ser responsable de organizar y establecer la formación y en su caso delegarla. No están de acuerdo con la propuesta que se pretende incluir, porque pretenden que la formación del conductor y todos sus requerimientos en prevención de accidentes es muy importante, y cree que la autoridad competente de cada país tiene que ser responsable, y tener la libertad para elegir el tipo de formación y de exámenes. Piensa que si esto aparece en el ADR ello va a invitar a las autoridades competentes a establecer de una forma discrecional la formación on line y quizás pueda reducir la capacidad de la formación, no es caso de España pero está pensando en todas las partes contratantes del ADR.

D. Eduardo Gómez dice que la propuesta deja muy claro que es una posibilidad. Si se traduce literalmente dice que "esta formación puede ser en parte dispensada bajo forma de una formación on line". No es obligatorio ni mucho menos, cada autoridad competente, en este caso la Dirección General de Tráfico, establecerá cual puede ser la formación online y aquellos centros de formación que desestimen esa posibilidad seguirán como están hasta ahora, lo único que comenta la Dirección General de Tráfico es que la renovación del certificado siga siendo posible que el examen lo realice la autoridad competente, no dejarlo solo exclusivamente a los centros de formación.

A D. Antonio Ferrando, como es instructor mercancías peligrosas para conductores y director de varios centros, la formación que se está dando ahora en España es bastante buena, porque todos los conductores tienen que pasar ese examen. Los conductores a la hora de hacer el examen lo pasan mal, en un principio era gente con una cierta edad y les costaba mucho enfrentarse al examen, ahora los que se presentan suelen ser más jóvenes y aunque están acostumbrados a las redes sociales y al manejo de ordenadores también les cuesta, piensa que es debido a la tensión, a lo que se juegan con este examen. Cree que lo mejor es la enseñanza presencial, porque no solo aprenden del profesor, también comparten experiencias con otros profesionales, que les enriquece mucho. Vuelve a insistir que pasan mucho miedo en los exámenes porque se están jugando su futuro profesional. Los cursos online pueden servir para unos determinados temas, pero otros como pueden ser los primeros auxilios, la extinción de incendios etc, cree como formador que siempre deben de ser presenciales.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que los últimos cursos que acaba de mencionar están excluidos en la propuesta suiza de la formación online, no existiría la posibilidad de formarse online en estos aspectos. Con respecto a los demás si los propios conductores se dan cuenta de que online o parcialmente online no lo van a aprobar, no van a solicitarlo, sin embargo habrá a quien le venga bien no desplazarse dos días, desplazarse solo uno, es cuestión de estudiarlo. Ya se lo había comentado a D. Eduardo Gómez que tal y como está escrita la propuesta está mal escrita, en el sentido de lo que dice son las materias que al menos debe de cubrir la formación online y son todas las que no son de actuación del conductor, pero está formulado al revés, las actuaciones las materias que son propias de las actuaciones el conductor no de conocimiento nunca podrán ser objeto de la parte online del curso. El segundo párrafo que está escrito hay que reformularlo en vez de decir que "esto lo debe de cubrir" diciendo lo contrario lo demás "nunca puede ser cubierto" porque efectivamente siempre se tiene la posibilidad



de dar online cuatro pinceladas y el resto presencial si es un curso de dieciséis horas quien obliga a hacer 8 horas online se puede hacer dos horas online y el resto presencial, piensa que esto habría que modificarlo.

D. Jesús Soriano quería reforzar el matiz de que esto también aplica a los conductores no nacionales. Está pensando que es adecuada la opinión de la Dirección General de Tráfico, que la formación presencial para conductores no veteranos piensan que es la más indicada y la online para los conductores más experimentados con un nivel de experiencia alto. Siempre les preocupa, dentro de la industria química, esa tendencia que hay de que conductores sean no nacionales, a final son los que vienen a las plantas a cargar y descargar y ahí es donde muchas veces tienen las dudas.

DOCUMENTO 18. Presentado por Alemania. Solicita al Secretariado que escriba a los países que aún no han mandado su ejemplar de modelo o de certificado de conductor ADR para que se publique en la web de Naciones Unidas y los servicios de inspección tengan acceso a esta información y sea más fácil comprobar si la certificación es auténtica o no. España hace años que lo ha enviado pero todavía hay países que todavía no lo han enviado todavía.

D. Jesús Soriano pregunta por los países que no lo han enviado.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que no viene expresamente. Marruecos, por ejemplo, no lo ha enviado y a nosotros nos afecta porque muchos de sus transportes pasan por nuestro país. Básicamente los países que no lo han mandado suelen ir a las reuniones de Naciones Unidas y los que no suelen ir no lo han mandado. Y una solicitud por parte del Secretariado puede dar lugar a que todos tengamos acceso a esta información.

D. Jesús Soriano considera que este tema es muy importante este tema.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que el Secretariado en su propia propuesta al Comité de Transporte Interior ya recoge esto entre corchetes, en principio asumen como que lo van a hacer ya.

DOCUMENTO 21. Presentado por Alemania. Se solicita que no solamente se haga referencia a dos capítulos del Código CTU, sino que se haga referencia al Código CTU en su globalidad. Es la guía que hay sobre la estiba de las mercancías peligrosas; ahora se cita el capítulo 9 y 10 y Alemania quiere que se haga referencia al Código entero, que aunque todo no es aplicable al código por carretera pero hay cosas de otros capítulos que también son interesantes y como es una guía pues que cada uno aplique lo que le interese. Es interesante aplicarlo en su totalidad.

D. Jesús Soriano dice que están a favor de esa propuesta, teniendo en cuenta que también hay cierta problemática en la elección de determinadas guías que pueden ser de diferentes orígenes y luego pueden llevar a confusión en diferentes criterios todo lo que sea armonizar y homogeneizar en la estiba que es un área importante están a favor y cree que esta guía está asumida internacionalmente en la IMO, ILO etc.

Una vez terminados los documentos formales se pasa a revisar los documentos informales.

DOCUMENTO INFORMAL 11. Presentado por Alemania. Se refiere al certificado de aprobación de los vehículos. Pretender cambiar el certificado mismo en relación con el punto de la validez.

D. Enrique Sánchez dice que en muchas ocasiones para el certificado ADR se prolonga su validez un tiempo, el año, y resulta que se ha pasado la fecha de la inspección de los equipos que lleva, es decir, que la cisterna caduca en el intervalo del año, cree que se refiere a ese tema.

D. Jorge Mérida dice que algo que pasa habitualmente con los vehículos de batería es que el período que pasa entre la prueba hidráulica de los envases hasta que se montan en el vehículo y se vuelve a pasar la revisión del ADR suelen pasar unos dos meses. Por tanto dan una validez del certificado hasta que expiran las botellas, que es lo primero que llega a caducar, nunca hay una validez de año completo siempre hay un tiempo que se pierde que es el tiempo que hay entre una prueba y otra. En otros países puede que no te lo den hasta la fecha



de inspección del vehículo, con lo cual durante un período de tiempo una de las dos condiciones para tener el ADR en vigor no se cumple.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que esta propuesta hay que verla con un poco de calma y ver si nos interesa que se admita o no.

**Punto 4.-Proyecto de Orden Ministerial sobre el contenido del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera.**

D<sup>a</sup> Silvia García cede la palabra a D. Eduardo Gómez que pasa a informar sobre la situación del Proyecto de la Orden Ministerial sobre el contenido del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, en el que se ha estado trabajando para que entrase en vigor en el próximo ejercicio, los informes a presentar a partir de enero del 2019. Agotado ya el plazo de consultas y alegaciones que marca la ley, ha habido una serie de alegaciones que se han admitido, otras que ya estaban incluidas, otras que no forman parte de lo que es el contexto de la orden ministerial que van más por el Real Decreto y con esas alegaciones se ha modificado un poco el tema del informe anual. La mayor parte de las alegaciones están relacionadas con que no estaban claro algunas situaciones, se ha intentado aclararlo mejor. La principal modificación es que la orden ministerial aunque salga dentro del año 2017, hay que mirar el plazo de entrada en vigor, que será el 1 de enero del 2019. Esto quiere decir que los informes anuales a presentar el año que viene (2018), correspondientes al ejercicio del 2017, se seguirán haciendo con la orden ministerial que tenemos actualmente, no hay ningún tipo de modificación ni de tramitación ni nada por el estilo, se podrán seguir presentando en papel, e informáticamente con la aplicación que hay actualmente, con los password facilitados por las comunidades autónomas etc Es decir, que hasta el 1 de enero de 2019 no entrara en vigor. En el momento en que entre en vigor, el 1 de enero de 2019, pues ya afecta la nueva orden ministerial, que como ya se sabe una de las principales modificaciones es que no se admitirá la remisión de informes anuales en papel, por registro, solo se admitirá por la aplicación informática que ya está desarrollada. Se han hecho pruebas y está funcionando, pero no se puede utilizar porque no está colgada aún en la página de internet de la Dirección General de Transportes Terrestres. Todo está preparado para su entrada en vigor, pero el Consejo General del Transportes hizo esa petición y ha sido atendida, hasta el ejercicio de 2018, que hay que presentar el informe a partir del 1 de enero del 2019, no existe ni posibilidad ni obligación de utilizar esta nueva aplicación.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en principio entiende que la petición ha sido atendida porque lo que se dijo en su momento fue que la gente estaba ya guardando los datos durante todo el año, como se dijo en noviembre, y lo razonable es que para el 2018 se conociera cual va a ser el formato de los datos para que los interesados vayan guardando los datos en el formato adecuado. Con lo cual la aplicación aunque no funcione debería de estar disponible para que se vaya conociendo.

D. Eduardo Gómez dice que eso es la segunda parte. Evidentemente la publicidad de la nueva aplicación se hará con la suficiente antelación para que todo el mundo la conozca y todo el mundo esté preparando el 2018 de acuerdo con la nueva aplicación, lo que dice es que no se colgara en la página oficial de internet para su utilización hasta el 1 de enero del 2019 y así evitar que se puedan enviar informes que no van a ir a ningún sitio. La publicidad y que las personas vayan enterándose de como son la nueva estructura de datos etc eso si eso no tiene fecha eso cuando el Director General estime oportuno, se cuelga sin problemas, para se pueda ir usando. Personalmente es de la opinión de colgarla cuando finalice el plazo de presentación de los informes de este año 2017, a partir del 30 de marzo del 2018 pues se colgará par que la gente vaya funcionando con ello.

D. Enrique Sánchez dice que los consejeros que causen baja desde el 30 de marzo hasta final de año en el caso de que no se ponga en aplicación tendrán que presentarlo en las condiciones anteriores.

D. Eduardo Gómez dice que evidentemente al no entrar en vigor la orden nueva a partir del 1 de enero de 2019 sigue todo igual, el que cause baja por cierre de la empresa presentara su informe anual parcial de acuerdo con lo anterior.

D. José Antonio Rodríguez indica que su pregunta en iba la misma línea, sobre el planteamiento de las bajas que se produzcan en los informe parciales de actividad aunque habrá que reconducirlo, porque ahora se están



tomando los datos de una manera y después habrá que reconvertirlos en otra en el caso de que suceda el cese de actividad.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que de todas las maneras esto está muy claro, hasta el 31 de diciembre del 2018 se rige por el mismo sistema que ya hay en vigor, y el nuevo sistema comienza a partir del 1 de enero de 2019. No cree que haya ningún tipo de problema jurídico. Hasta una fecha utiliza un sistema y partir de otra tiene que utilizar el otro sistema.

D. Jesús Soriano quiere confirmar que todo lo que es el ejercicio 2018 cuando se tenga que presentar en el primer trimestre del 2019 eso puede ir con el sistema antiguo. Es lo que ha entendido.

D. Eduardo Gómez dice que no, el 1 de enero de 2019 que empieza el plazo de presentación de informes se presentaran los informes de acuerdo con el nuevo formato, con la nueva aplicación los datos que se recaben durante todo el año 2018 desde el 1 de enero del 2018 al 31 de diciembre del 2018; lógicamente deberán estar con el nuevo formato.

D. Jesús Soriano quería hacer una propuesta entiende, que su posición es que esté disponible esa aplicación informática cuando expire el primer trimestre del 2018 y el 1 de abril del 2018 está ya fuera de tiempo para presentar el informe y en este momento ya esté disponible el nuevo. Le parece muy bien. Son partidarios de que en abril esté ya la nueva aplicación.

D. Eduardo Gómez dice es una opinión personal para evitar confusiones. Piensa que todos disponen de los datos presentarlos etc. lo que no es publicó aún y no se ha tratado son las tripas informáticas de como presentarse y las pantallas correspondientes, pero lo que es la estructura de la Orden Ministerial eso todo el mundo dispone de ella ya.

D. Enrique Sánchez dice que en el punto segundo de la propuesta que dice que se realizara exclusivamente de manera telemática “ e igualmente se realizara por este sistema en el caso previsto en el artículo 28.b “.

D. Eduardo Gómez recuerda que esta Orden Ministerial no entra en vigor hasta el 1 de enero de 2019, no existe hasta esa fecha, si presenta un informe parcial lo hará con la otra orden lo que no puede poner en un artículo es hacer mención a una cosa que no existe, a partir del 1 de enero de 2019 este párrafo ya es comprensible antes esto no existe.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que cuando se publique lo mandara no solamente a los miembros de esta Subcomisión, sino también al grupo de persa todo el grupo de interesados en el transporte de mercancías peligrosas, tal y como se remite toda la normativa que se publica relacionada con el transporte de mercancías peligrosas. Y como toda ley o norma entra en vigor a partir de la fecha que en la misma se indique, no todas entran en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE

D Enrique Sánchez dice que las condiciones de aplicación de la orden difiere un poco porque desde el 1 de enero las empresas van a tener que estar aplicando esta orden cuando la toma de datos.

D. Eduardo Gómez dice que la empresa o el consejero de seguridad que después de estudiar esta orden ministerial, cuando se publique, no se puede limitar a decir que únicamente ha cambiado el informe anual, también tiene que ver la fecha a partir de la cual entra en vigor el 1 de enero de 2019, después de esa fecha todo aquel que no envié el informe según se indica en la BOE será rechazado automáticamente, esta es la razón por la que se quiere que se publique la orden antes de final de año para que todas las personas involucradas sepan lo que se les va a pedir y lo tengan preparado y no haya ningún problema.

D<sup>a</sup> Cristina Diez pregunta si se va a facilitar algún tipo de presentación donde se destaquen las novedades de esta Orden y que se pueda encontrar en la web.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que ya está colgada en el acta de la reunión de la Subcomisión para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera en la que se analizó este tema.



D. Eduardo Gómez dice que no obstante, según la política de la Dirección General del Transporte Terrestre de dar la mayor publicidad posible a las novedades normativas, hay que tener en cuenta también que se tiene el año que viene modificación del ADR; se hacen jornadas de publicidad de las modificaciones de nuevo ADR para el 1 de enero del 2019, se pueden aprovechar esas mismas jornadas para dar unas pequeñas pautas, mostrar las nuevas pantalla, como funciona. La Dirección General de Transportes Terrestres no tiene ningún problema en realizar algún acto en relación con este tema.

D. Jorge Mérida dice que el punto que ve más traumático será el tema de tener que ir a la comunidad autónoma a pedir el acceso.

D. Eduardo Gómez dice que ya se hablara de eso, que era uno de los punto que mejor se ha aclarado, no hay ningún problema en ese sentido.

En el artículo 1º Objeto se ha clarificado que las empresas que o bien realicen operaciones de mercancías peligrosas de forma acogida a alguna de las excepciones o bien que no hayan tenido actividad con relación a las mercancías peligrosas no están obligadas a confeccionar el informe anual. Hay comunidades autónomas que recomiendan que si no ha habido actividad que se mande una carta para comunicarles que no han tenido actividad, eso es totalmente voluntario. Lo que dice la norma actualmente es que estas empresas en estos casos no requieren la figura del consejero de seguridad, con lo cual no se requiere el informe anual del capítulo 1.8, queda claro que no tienen por qué realizar ningún tipo de informe anual. El sistema está preparado para que no haya la posibilidad de marcar cantidad cero, en cuanto se identifique una materia hay que poner una cantidad, si se pone cero lo va a rechazar. Si una empresa no ha tenido actividad, no tiene que mandar el informe, que la comunidad autónoma o la inspección del transporte le requiera en un momento dado el por qué no ha mandado el informe, con que comunique que no ha tenido actividad es suficiente, como queda aclarado en el artículo 1º al que se ha dado una nueva redacción.

En el segundo párrafo del artículo 2º, como demandaba el Consejo Nacional del Transporte y como también se había dicho aquí en varias ocasiones y ya se tenía en mente atender este punto, se habla permitir el volcado de información masificado. Las grandes empresas, los grandes volúmenes de materias de carga y descarga volcar automáticamente en el sistema. Está a la espera de que le digan en que formato las empresas tienen que guardar esa información para luego proceder al volcado, porque lo que no se puede hacer en prever un volcado universal, porque se puede caer todo el sistema informático, cree que será a través de tablas Excel.

En referencia a lo que preguntaba D. Jorge Mérida, sobre la competencia para la redacción del informe anual, lo podrá presentar el consejero de seguridad debidamente autorizado. Actualmente se exige una clave y un password para acceder a la aplicación informática, con la nueva situación se accederá a la sede de gestión de la administración electrónica como se está haciendo ahora, bien con la firma digital de la fábrica de la moneda y timbre, bien de la empresa o el DNI electrónico de la empresa o del consejero de seguridad, en eso no hay ningún problema, es para acceder a la administración electrónica. Una vez dentro podrá acceder la empresa con su CIF o el consejero de seguridad que previamente que este nombrado y autorizado y se consideran los nombramientos que se han realizado hasta el 1 de enero del 2019 como consejeros de seguridad autorizados para presentar el informe anual exclusivamente. Nosotros accederemos con el CIF de la empresa o con el DNI del consejero de seguridad y el sistema identificará si ha habido un nombramiento. Ese nombramiento, al haber sido hecho ante un funcionario y por registro, se supone que está debidamente identificada la empresa y el consejero de seguridad, ahí no hay ningún problema, si la empresa accede le va a salir los consejeros de seguridad que actualmente tiene autorizados, si accede el consejero de seguridad le van a salir las empresas en las que el consejero de seguridad está nombrado. Y si tiene que hacer el informe anual de una empresa seleccionará la empresa en cuestión y después podrá seleccionar otra empresa, cuando desee hacer el informe de ella, e irá seleccionado la empresa de la que quiera hacer el informe. Hasta el 1 de enero del 2019 no hay que hacer ningún tipo de gestión previa de inscripción o de facilitar claves y password etc. Los nombramientos actuales hasta el 1 de enero del 2019 estarán autorizados, a partir de ese momento o de la fecha en que los nombramientos haya que realizarlos por la administración electrónica también será otro tema, todavía no se ha llegado a la segunda fase. Como ya ha dicho en anteriores ocasiones lleva persiguiendo que los nombramientos lo hagan directamente las empresas y los consejeros de seguridad, en su momento se



especificarán una serie de condiciones, bien firma digital de la empresa o del consejero de seguridad y una vez que se solvente ese paso se volverá a la situación normalizada, los que están actualmente nombrados no tendrán que hacer nada automáticamente, el sistema los va a identificar. También las empresas se darán cuenta de qué consejeros de seguridad tienen dados de alta porque hay empresas que desconocen los consejeros de seguridad que tienen dados de alta; y a la inversa, consejeros de seguridad que no saben que empresas les tienen de alta.

En el artículo 3º se refiere a los consejeros de seguridad debidamente nombrados y se ha añadido una coetilla aclarando esto, que se consideran que están debidamente acreditados con el nombramiento de acuerdo con el Real Decreto etc.

En el Anejo, que es el contenido del informe, se aclara distintas cuestiones. El contenido no ha sufrido ningún tipo de variación, excepto en las unidades a utilizar para relacionar las mercancías de materias líquidas, en general, que antes solo había que notificar las cantidades en metros cúbicos y ahora se ha abierto, a instancias del Consejo Nacional del Transportes, a toneladas o metros cúbicos, al igual que para la clase 2 gases. Existen estas dos posibilidades porque parece ser que las cargas a granel en cisternas se miden en toneladas y los líquidos embotellados en bultos se miden en litros, se dan las dos posibilidades. Ha habido una petición de una comunidad autónoma para que se elimine la referencia a los vehículos OX, que han desaparecido del ADR 2017, pero mientras que su certificado sea válido como OX sigue siendo OX y no se puede quitar y cuando pasen los seis años que como máximo que van a poder tener el certificado OX ya no existirá y se eliminará la casilla para marcarlo en la aplicación.

D. Enrique Sánchez dice que en el anejo donde se habla de la relación de visitas realizadas al centro de trabajo, pregunta a qué se refiere cuando habla del régimen temporal de las visitas.

D. Eduardo Gómez responde que a las visitas que son anuales o bienales, o que no afecta que también puede ser.

#### **Punto 5.- Otros Asuntos**

Dª Silvia García dice que el martes se ha publicado una norma sobre garantías financieras que viene del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente que estipula la obligatoriedad de establecer una garantía financiera para determinados sectores, pero que no afecta de momento al transporte de mercancías peligrosas.

Pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando el Presidente la sesión a las 11:38.

Madrid, a 2 de noviembre del 2017.

Silvia García Wolfrum

Mª Teresa Hernando Cascajero

Presidente 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