

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO E COMERCIO

15287 *Orde ITC/2590/2010, do 30 de setembro, pola que se modifican os anexos e apéndices do Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro, polo que se establecen as especificacións técnicas que deben cumprir os vehículos especiais para o transporte terrestre de produtos alimentarios a temperatura regulada e os procedementos para o control de conformidade coas especificacións.*

O Acordo sobre transportes internacionais de mercadorías perecedoiras e sobre vehículos especiais utilizados nestes transportes (ATP) foi feito en Xenebra o 1 de setembro de 1970. España asinou o instrumento de adhesión en 1972 e o acordo entrou en vigor o 21 de novembro de 1976.

Desde a súa entrada en vigor, o Acordo ATP foi obxecto dunha serie de emendas que se foron incorporando á lexislación nacional. Na actualidade, o acordo ATP establece no seu anexo 1 apéndice 1, parágrafo 2.b) que a autoridade competente tomará as medidas necesarias para comprobar que todos os vehículos dunha serie que se fabriquen son conformes co vehículo aprobado de tipo e que, para isto, poderá efectuar controis mediante ensaio destes vehículos pertencentes á serie de produción. En consecuencia, faise necesario que a normativa española regule a realización de forma ordenada destes controis para un adecuado cumprimento do Acordo ATP.

Ademais, a experiencia acumulada desde a entrada en vigor do Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro, polo que se establecen as especificacións técnicas que deben cumprir os vehículos especiais para o transporte terrestre de produtos alimentarios a temperatura regulada e os procedementos para o control de conformidade con estas especificacións, fai necesario desenvolver e aclarar distintos aspectos do procedemento de montaxe das caixas ou cisternas.

Así mesmo, faise conveniente actualizar o anexo 1 do Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro, desde a experiencia adquirida no campo do transporte exclusivamente nacional, a que se refiren as especialidades recollidas no dito anexo 1.

Por último, a experiencia acumulada nos ensaios dos diferentes prototipos mostra a urxencia en levar a cabo a clarificación do disposto no número 2.c.i do anexo 1, apéndice 1 do Acordo ATP citado anteriormente. En concreto, no dito número establécese que, para que un vehículo sexa considerado da mesma serie que un prototipo, se deben cumprir, entre outras condicións, que «a fabricación sexa equiparable». Porén, a experiencia mostra que en vehículos do tipo furgoneta ou furgón, dadas as xeometrías irregulares do interior, en modelos distintos, aínda mantendo a superficie interior análoga, os resultados do coeficiente global de transmisión de calor (coeficiente k) son significativamente diferentes. Por isto, resulta necesario aclarar este concepto de «fabricación equiparable» no caso de furgóns e furgonetas.

Por todo o anterior, mediante esta orde substitúese por completo o anexo 1, que contén as especialidades relativas ao transporte nacional e, por outra parte, engádense, novos, un anexo 4 cos requisitos complementarios para o cumprimento do Acordo ATP en relación coas inspeccións, modificacións e montaxes dos vehículos autorizados para o transporte de mercadorías perecedoiras segundo este acordo, e un apéndice 13, en que se regula un procedemento de control de montaxe de caixa cerrada ou cisterna isoterma en vehículo incompleto, por un fabricante de segunda fase instalado nunha comunidade autónoma distinta da do fabricante da caixa cerrada ou cisterna isoterma.

A disposición derradeira única do Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro, faculta o ministro de Industria, Turismo e Comercio para ditar as disposicións necesarias para o desenvolvemento e a execución do dito real decreto, así como para modificar os seus anexos e apéndices.

Esta disposición foi sometida ao trámite de audiencia que prescribe o artigo 24.1.c) da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno. Tamén foron consultadas as comunidades autónomas. Por outra parte, a Comisión para a Coordinación do Transporte de Mercadorías Perecedoiras emitiu informe favorable sobre esta modificación do Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro.

Así mesmo, esta modificación normativa foi sometida ao procedemento de información de normas e regulamentacións técnicas e de regulamentos relativos á sociedade da información, regulado por Real decreto 1337/1999, do 31 de xullo, para os efectos de dar cumprimento ao disposto na Directiva 98/34/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de xuño, modificada pola Directiva 98/48/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 xullo.

Na súa virtude, de acordo co Consello de Estado, dispoño:

Artigo único. Modificación do Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro, polo que se establecen as especificacións técnicas que deben cumprir os vehículos especiais para o transporte terrestre de produtos alimentarios a temperatura regulada e os procedementos para o control de conformidade coas especificacións.

Modifícase o Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro, polo que se establecen as especificacións técnicas que deben de cumprir os vehículos especiais para o transporte terrestre de produtos alimentarios a temperatura regulada e os procedementos para o control de conformidade coas especificacións, do seguinte modo:

Un. O anexo 1 substitúese polo que figura a continuación:

«ANEXO 1

Especialidades

A. Para transporte nacional, poderán ser certificados de tipo ou ser postos ou mantidos en servizo, segundo o caso, os seguintes vehículos:

1. Poderán ser postos en servizo e mantidos aqueles vehículos isotermos especiais que, cumprindo con todo o establecido neste real decreto, na tramitación de conformidade de tipo fagan constar que son para construción en «kit», e que, unha vez ensambladas, constitúan unha caixa cerrada isoterma, e que os compoñentes fosen construídos en «kit» polo fabricante titular da certificación de prototipo, aínda que a ensamblaxe final sexa realizada por outro fabricante, sempre que ambos os fabricantes teñan implantados sistemas de calidade certificados conforme a norma ISO 9000 por organismos de certificación acreditados segundo o Real decreto 2200/1995, do 28 de decembro, polo que se aproba o Regulamento da infraestrutura para a calidade e a seguridade industrial, modificado polo Real decreto 338/2010, do 19 de marzo.

Enténdese por «kit» o conxunto de partes e pezas necesarias para que, unha vez ensambladas, constitúan unha caixa cerrada isoterma.

Non obstante o anterior, a construción en «kit» está limitada exclusivamente ás caixas paralelepípedicas (excluídas polo tanto as furgonetas ou furgóns) que se constrúan para ser montadas mecanicamente nun vehículo incompleto por un fabricante de segunda fase, mediante fixacións mecánicas de tipo permanente.

Todo o proceso de construción destas caixas paralelepípedicas en forma de «kit» será controlado polo mesmo organismo de control autorizado. Para estes efectos, controlaranse os compoñentes proporcionados polo titular da aprobación de tipo e a ensamblaxe polo outro fabricante, incluíndo a montaxe mecánica no vehículo incompleto por un fabricante de segunda fase.

Este organismo de control é o responsable do envío dunha de cada dez que se fabriquen, caixas montadas xa no vehículo incompleto, a unha estación de ensaio

autorizada para a verificación do coeficiente «k», segundo o parágrafo 26 do Acordo ATP, anexo 1, apéndice 2.

O fabricante de segunda fase que realiza a ensamblaxe final deberá estar inscrito no Rexistro de Contrasinais do Ministerio de Industria, Turismo e Comercio como tal e contar polo menos con tres certificacións de conformidade de tipo vixentes en todo momento, do tipo «F» (internacionais), de conformidade co Acordo ATP e o presente real decreto.

2. Poderán ser mantidos en servizo os vehículos refrixerantes postos en servizo antes do 1 de febreiro de 1997 cuxa reserva de frío foi determinada mediante cálculo conforme os criterios establecidos no apéndice 11 deste real decreto.

3. Os vehículos multicompartimento que sexan conformes co establecido no apéndice 12 deste real decreto poderán ser certificados de tipo e postos en servizo.

4. Os vehículos cuxo número de portas sexa superior ao do vehículo de referencia, pero cuxo perímetro total de portas sexa igual ou inferior, poderán ser postos en servizo e mantidos.

5. Cando un vehículo refrixerante por placas eutécticas fixas, en relación cun vehículo refrixerante certificado de tipo, teña unha fonte de frío cuxa potencia de motor por unidade de superficie interior sexa igual ou superior e a superficie de placas eutécticas por unidade de superficie interior sexa igual ou superior, sempre que o fluído frigorífero sexa o mesmo e ambas as solucións eutécticas teñan a mesma temperatura de conxelación, poderase considerar do mesmo tipo e pórse en servizo e manterse.

B. Os contrasinais de tipo concedidos conforme o disposto neste anexo estarán formados pola letra «N», seguida dun número de cinco cifras correlativas e do número de construtor asignado polo rexistro.

C. O primeiro control de conformidade dos vehículos especiais, posterior á súa posta en servizo, realizarase aos seis anos da inspección previa á súa posta en servizo, ou antes, se a autoridade competente o require.

Os controis posteriores realizaranse cada tres anos ou antes se a autoridade competente o require.»

Dous. Engádese un novo anexo 4:

«ANEXO 4

Requisitos complementarios para o cumprimento do Acordo ATP en relación coas inspeccións, modificacións e montaxes dos vehículos autorizados para o transporte de mercadorías percedoiras segundo o dito acordo

1. A montaxe das caixas cerradas ou cisternas, tal e como establece o artigo 5 deste real decreto, sobre o vehículo incompleto, no caso de que a dita montaxe teña lugar noutra comunidade autónoma diferente á do fabricante destas, segundo o citado artigo, soamente se pode realizar co procedemento indicado no apéndice 13.

Independentemente do anterior, en todos os casos o fabricante de segunda fase que realiza a montaxe mecánica da caixa cerrada ou cisterna sobre o vehículo incompleto non pode ser outro fabricante de vehículos isotermos diferente do titular da aprobación de tipo; tampouco un fabricante de segunda fase que repara as caixas ou cisternas e demais recintos isotermos e dispositivos térmicos pode realizar a dita montaxe, salvo no caso de que o citado fabricante de segunda fase, que realiza as operacións chamadas de reparación (substitución, re-instalacións de partes, etc.) segundo o artigo 4 do Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro, actúe cunha autorización escrita do fabricante titular da aprobación de tipo da caixa cerrada ou cisterna.

2. As modificacións da caixa ou cisterna ou outros recintos isoterms, tal e como establece o artigo 4 deste real decreto, no que se refire ás modificacións que alteren como tales o recinto isoterms nun valor que afecte a superficie da caixa en non máis do +20 %, de acordo co anexo 1, apéndice 1 do Acordo ATP [número 2.c.i)], poderán ser realizadas unicamente por un fabricante de vehículos especiais isoterms que teñan como mínimo unha aprobación de tipo «F» internacional vixente.

3. De conformidade co establecido no anexo 1, apéndice 1 do Acordo ATP, número 2.b) e complementariamente polo número 1.c), os fabricantes de recintos isoterms dos vehículos especiais destinados ao transporte de mercadorías perecedoiras segundo o Acordo ATP deberán enviar a unha estación de ensaio autorizada a través dunha selección realizada durante o proceso de fabricación en serie por medio dos organismos de control autorizados que controlan su fabricación, os seguintes vehículos novos (furgoneta, furgón, camión, cisterna, remolque, semirremolque, vagón ou contedor ou vehículo similar), segundo a táboa adxunta:

Táboa 1

Fabricación ao ano natural	N.º de vehículos que se enviarán á estación de ensaio
1 a 10	1
11 a 50	2
51 en diante	3

Non obstante, a estación de ensaios autorizada debe estar habilitada para realizar os ensaios necesarios para obter o certificado de conformidade de tipo correspondente «F» ou «N» segundo corresponda ao tipo de vehículo especial. Aos vehículos elixidos aplicaráselles o procedemento de verificación do coeficiente «K», segundo o número 26 do anexo 1, apéndice 2 do Acordo ATP.

4. No caso de furgóns ou furgonetas, o concepto de «fabricación equiparable» do número 2.c.i) do anexo 1, apéndice 1 do Acordo ATP, entenderase cumprido se se procede da seguinte forma:

Para construír un furgón ou furgoneta poderase:

- 1) Pasar a unidade concreta por unha estación de ensaio autorizada.
- 2) Ensañar un prototipo e construír as diferentes unidades segundo o dito prototipo.

2.a) En caso de construción en serie, o prototipo debe ser da propia marca do furgón ou furgoneta. É dicir, non se poderán construír furgóns ou furgonetas de acordo con prototipos de marcas diferentes ao vehículo construído.

Permítese que para unha marca concreta, e con independencia dos modelos da dita marca, se ensaien os prototipos necesarios para abarcar todo o rango de superficies interiores. Ademais disto, o prototipo deberá cumprir todas as exixencias do Acordo ATP (material illante, +20 % da superficie interior, portas, soportes interiores, etc.).

2.b) Non obstante o anterior, pódese construír un furgón ou furgoneta de acordo cun prototipo doutra marca, para o cal é necesario que, no dito caso, os recintos de ambas as marcas sexan idénticos. En ningún caso se poderá aplicar o rango de +20 % da superficie interior cando se trate de marcas diferentes.

Para considerar que os furgóns ou furgonetas de marcas distintas teñen o recinto interior idéntico, o organismo de control cubrirá o seguinte cuestionario. Só se considerarán furgóns ou furgonetas idénticas cando todos os recadros sexan afirmativos.

Cuestionario: todos os datos deste cuestionario se deben cubrir antes de colocar o illante.

	SI	NON
Son as superficies interiores do teito idénticas*?		
Son as superficies interiores do piso idénticas*?		
Son as superficies interiores das paredes laterais idénticas*?		
Son as superficies interiores do frontal idénticas*?		
Son as superficies interiores das portas traseiras idénticas*?		
Son as superficies interiores das portas laterais idénticas*?		
Son os pasos de roda idénticos*?		
Son os indicadores luminosos de dirección traseiros accesibles desde o exterior e idénticos*?		
Son os mecanismos de apertura de portas desde o interior idénticos*?		
Son as superficies interiores totais de magnitude idénticas*?		

* Enténdese por superficies, pasos de roda, indicadores luminosos e mecanismos de apertura idénticos aqueles que posúan as mesmas formas xeométricas incluíndo curvaturas, nervios de rixidización, entrantes, saíntes, ocos, bandas, soportes, perímetros de abertura nas portas, lonxitude, largura nas portas, lonxitude, largura e altura libre para carga e calquera outra disposición que permita non diferenciar un recinto de carga doutro.»

Tres. Engádesse un novo apéndice 13, coa seguinte redacción:

«APÉNDICE 13

Procedemento de control de montaxe de caixa cerrada

Ou cisterna isothermas en vehículo incompleto, por un fabricante de segunda fase instalado nunha comunidade autónoma distinta á do fabricante da caixa cerrada ou cisterna isotérmicas.

1. O organismo de control autorizado, unha vez fabricada a caixa cerrada ou cisterna, expedirá o certificado chamado «acta de conformidade dun vehículo especial co tipo» do apéndice 3 do Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro, aínda que non poida cubrir todos os datos do vehículo incompleto (n.º de bastidor, marca, P.M.A., etc.) nese momento. Ademais, incorporará unha fotocopia da placa do fabricante troquelada polo organismo.

2. Con anterioridade á saída do taller de fabricación do vehículo plataforma portador da caixa cerrada ou cisterna, o organismo de control procederá mediante fax a enviar os anteriores datos citados no número 1 deste procedemento á autoridade competente, onde radica o fabricante de segunda fase en que se vai realizar a montaxe no vehículo incompleto, con 72 horas como mínimo de adianto ao envío da citada caixa cerrada ou cisterna, co obxecto de pór en coñecemento da citada autoridade competente tal feito.

3. Unha vez que o mesmo organismo de control que expediu os documentos citados no número 1 deste procedemento comprobe que a caixa cerrada ou cisterna foi montada nun vehículo incompleto (chasis-cabina), procederá a verificar a correspondencia final co vehículo aprobado de tipo, verificando e completando os datos que faltaban no certificado de conformidade co tipo da caixa cerrada ou cisterna e procedendo a unha inspección inicial do vehículo en cuestión, de conformidade co establecido no artigo 6 do Real decreto 237/2000, do 18 de febreiro, emitindo nese momento a ficha de características e verificando o troquelado da placa do fabricante.

Ademais, o organismo de control pedirá ao fabricante de segunda fase que realiza a montaxe un certificado de montaxe que será incorporado ao expediente do vehículo.

Finalmente, realizará unha fotografía do conxunto (caixa cerrada ou cisterna montada no vehículo incompleto) e expedirá o certificado de conformidade do vehículo (ATP) ou, sé é o caso, o certificado TMP nacional do vehículo completado.

4. Os anteriores datos documentais e fotográficos así como a copia da tarxeta ITV deben estar dispoñibles por parte do organismo de control, por se a autoridade competente, se é o caso, os demandase, segundo o artigo 47 do Real decreto 2200/1995, do 28 de decembro, de conformidade co artigo 16 da Lei 21/1992, do 16 de xullo, de industria).»

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Esta orde, que ten carácter básico, dítase ao abeiro do establecido no artigo 149.1.13.^a da Constitución española, que lle atribúe ao Estado a competencia para determinar as bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Esta orde entrará en vigor o 1 de xaneiro de 2011.

Madrid, 30 de setembro de 2010.—O ministro de Industria, Turismo e Comercio, Miguel Sebastián Gascón.