



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE LA COMISIÓN
PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PERECEDERAS
CELEBRADA EL DÍA 7 DE MARZO DE 2012**

Presidente:

Ilmo. Sr. D. Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo, Director de la División de Prospectiva y Tecnologías del Transporte. Ministerio de Fomento.

Vicepresidentes:

Ilmo. Sr. D. Benito Bermejo Palacios, Subdirector General de Gestión y Análisis de los Transportes por Carretera. Ministerio de Fomento

Ilmo. Sr. D. Antonio Muñoz Muñoz, Subdirector General de Calidad y Seguridad Industrial. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Ilmo. Sr. D. Federico C. Fernández Alonso, Subdirector General de Gestión de la Movilidad. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Ilmo. Sr. D. Juan Luis Muñoz de Laborde, Subdirector General de Relaciones Económicas Multilaterales y de Cooperación Aérea, Marítima Terrestre. Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

Ilma. Sra. Dña. Rosa Sanchidrián Fernández, Subdirectora General de Gestión de Riesgos Alimentarios. Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición AESAN. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

Ilmo. Sr. D. Ernesto Ríos López, Subdirector General de Fomento Industrial e Innovación. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 7 de marzo de 2012, en la Sala de Reuniones de la 3ª planta del Ministerio de Fomento, bajo la presidencia de D. Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo, y con la asistencia y excusas de las personas que se relacionan al margen, se abre la sesión de la Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas con el siguiente orden del día.

Punto 1.- Aprobación del acta de la reunión anterior.

Punto 2.- Conveniencia de una definición de 'Distribución Local'.

Punto 3.- Informe de proyecto de Real Decreto por el que se derogan total o parcialmente determinadas reglamentaciones Técnico-Sanitarias. En concreto el RD 2483/1986 de 14 de noviembre.

Punto 4.- FEDEPESCA. Informe sobre petición para la instalación de un contenedor en el interior de un vehículo IN para el transporte de pequeñas cantidades de productos ultra congelados.

Punto 5.- Análisis de la competencia inspectora y sancionadora de los distintos departamentos ministeriales, en el transporte de mercancías perecederas por carretera.

Punto 6.- Consulta del término 'Contenedor' según el acuerdo ATP

Punto 7.- Ruegos y preguntas.



Excusaron su asistencia y delegaron su representación:

D. Benito Bermejo Palacios en D. Fernando Calvo López Guerrero.

D. Federico C. Fernández Alonso en D. José Luis Chica Moreu.

Juan Luis Muñoz de Laborde en Dña. María Antonia Vega Fernández

Dña. Rosa Sanchidrián Fernández en Dña. Inés Blanco Pérez y Dña. María Victoria Ruiz García.

D. Ernesto Ríos López en D. Horacio García Crespo.

Excusaron su asistencia:

D. Antonio Muñoz Muñoz

Invitados:

D. Fernando Ferrer Margalef, Director General del Centro Español de Metrología. Ministerio de Industria

D. Alfonso Sánchez Marcos. del Ministerio de Fomento.

D. Luis Martínez Jiménez, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

Secretario:

D Román Mosquera Jimena, Secretario de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas. Ministerio de Fomento.

Comprobada la existencia de quórum se pasa a tratar el punto 1 del orden del día.

Punto 1.- Lectura y aprobación, en su caso, del Acta de la reunión celebrada el 15 de diciembre de 2008.

Al no haber ningún voto en contra, se aprueba el Acta por unanimidad de los asistentes con derecho a voto, presentes o representados.

Dado que el punto 2 está muy relacionado con el punto 3, se decide comenzar por este último.

Punto 3.- Informe de proyecto de Real Decreto por el que se derogan total o parcialmente determinadas reglamentaciones Técnico- Sanitarias. En concreto el RD 2483/1986 de 14 de noviembre.

El Sr. Secretario toma la palabra para presentar el punto 3.

Por parte del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, a través de la Agencia Española de Seguridad alimentaria y nutrición AESAN, se está procediendo a la revisión de toda la reglamentación técnico-sanitaria con el objetivo de iniciar los trámites de derogación de aquella legislación que resulte duplicada debido a la común vigencia entre los reglamentos comunitarios –de obligado cumplimiento- y la legislación nacional procedente de la transposición de directivas anteriores.

Se eleva este documento por lo contemplado en el Artículo 3.a) del RD 1010/2001 de 14 de septiembre por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la CCTMP: ‘ *Informar preceptivamente las propuestas de modificación de las reglamentaciones nacionales e impulsar el procedimiento adecuado para su aprobación*’.



Se eleva este documento a la Comisión Permanente por exigencia del RD 1202/2005 de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes. En su Disposición final segunda se faculta a los ministerios a dictar conjunta o separadamente, según sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto, previo informe de la comisión para la coordinación del transporte de mercancías perecederas.

Se da la palabra a la representante de AESAN, Dña. Inés Blanco, quien, en primer lugar excusa a su Subdirectora por no poder asistir a la reunión.

La derogación del Real decreto (RD) pretende una puesta al día de toda la legislación anterior a los reglamentos de higiene ya que toda la reglamentación técnico sanitaria (RTS) ya está superada por los nuevos reglamentos de higiene. Tampoco se adapta a la nueva filosofía de la legislación comunitaria. Piden en principio la derogación total del RD, aunque podría ser derogada parcialmente si hubiese algún aspecto de la reglamentación que mantener.

Toma la palabra el representante del Ministerio de Fomento Don Fernando Calvo, invocando al artículo 5.6 del citado RD que lee textualmente: *‘Los vehículos deben estar equipados con un dispositivo apropiado de medida y registro de la temperatura interior de la caja. La esfera o elemento de lectura del dispositivo debe ir en un lugar fácilmente visible.’* Además, el RD exige de este cumplimiento a los vehículos de distribución local que transporten mercancía ultracongelada destinado a la alimentación humana.

Eleva la pregunta a las representantes de AESAN de que si este RD se deroga, en que otra reglamentación aparece. Le contesta Dña. M^a Victoria Ruiz, que esto viene contemplado en el Reglamento CE nº 37/2005 de 12 de enero de 2005 en su artículo 2 ‘Control y registro de temperaturas’, se dice textualmente:

‘Los medios de transporte y los locales de depósito y almacenamiento de los alimentos ultracongelados deberán disponer de instrumentos de registro adecuados para controlar a intervalos regulares y frecuentes la temperatura del aire a que están sometidos los alimentos ultracongelados.’

El artículo 3 hace una excepción a lo dicho anteriormente: *‘Para la distribución local sólo se medirá mediante al menos un termómetro colocado en lugar fácilmente visible.’*

Toma la palabra el Sr. Secretario para poner sobre la mesa una definición de este RD que no está recogida en ninguna otra reglamentación, como es la de Reparto y autoventa: *‘Es el realizado fundamentalmente en núcleos urbanos mediante vehículos que retornan sistemáticamente a su base de origen en un plazo máximo de 24 horas, efectuando actos de venta y facturación a clientes (autoventa), o entregando mercancías a través de albaranes preestablecidos (reparto). El peso máximo autorizado de estos vehículos no será superior a 8 Tn. y el recorrido máximo diario deberá ser inferior a 200 km.’*

Además, añade el Sr. Secretario, esta se toma para definir ‘distribución local’, concepto este que no está definido en ninguna reglamentación. Pide el Sr. Secretario se mantenga esta definición en el RD o, en su defecto, definir el concepto de definición local, asunto este que está en otro punto del día.

Se establece un debate entre los representantes de AESAN y los del Ministerio de Fomento en cuanto al problema suscitado con esta definición tanto en los departamentos de inspección transferidos a las Comunidades Autónomas como a los del propio Ministerio de Fomento.

El Sr. Secretario trata de evidenciar la importancia de mantener la definición de autoventa y reparto. Lee una de las solicitudes remitida por el Grupo Topgel en la que se relaciona la definición de autoventa y reparto con la no obligatoriedad de instalación del termógrafo en el transporte de mercancías ultra congeladas destinadas a la alimentación humana.



Se acuerda, por unanimidad, proceder a la derogación total del RD 2483/1986 de 14 de noviembre, con el compromiso de estudiar la inclusión en alguna otra reglamentación de una definición de distribución local para el transporte de mercancías ultra congeladas destinadas a la alimentación humana.

La Comisión Permanente pasa al punto 2 del orden del día.

Punto 2.- Conveniencia de una definición de ‘Distribución Local’.

El Sr. Secretario les recuerda a los asistentes la nota informativa enviada sobre este punto número 2 de la orden del día, en la que se hace un recorrido sobre toda la reglamentación existente en la que se cita a la distribución local, concepto este no definido.

La importancia de la definición se basa en que el transporte de distribución local está exento del uso del termógrafo cuando la mercancía sea ultra congelada destinada a la alimentación humana.

De la nota interior reseñada, el Sr. Secretario lee las consideraciones a las que se llega al final de la nota:

Consideraciones:

Vistos los antecedentes y el contenido anteriores, parece claro señalar:

- Que todo vehículo, independientemente del tipo de recorrido o distribución que realice, deberá llevar incorporado un instrumento de registro para controlar la temperatura a la que están sometidos los alimentos ultra congelados.
- Que, para el caso de distribución local (No existe definición, como es sabido, de este concepto. En el RD 2483/1986 se define transporte de productos para la autoventa y reparto.), el instrumento de medida podrá ser un termómetro colocado en lugar fácilmente visible.
- Que, sea cual sea el tipo de instrumento de registro que se lleve, se estará a lo dispuesto en la Orden ITC/3701/2006 de 2 de noviembre ya citado sobre el control metrológico del Estado de los registradores de temperatura y termómetros para el transporte, almacenamiento, distribución y control de productos a temperatura controlada.

Don Fernando Ferrer Margalef cita la orden ITC 3701/2006 en su artículo 1: *‘Constituye el objeto de esta orden la regulación del control metrológico el estado de los registradores de temperatura y termómetros, así como los sensores dissociables de los mismos, que instalen o utilicen en el transporte, almacenamiento, distribución y control de productos a temperatura controlada, en cumplimiento de sus disposiciones reglamentarias.’*

Esto significa que si existe una disposición que obligue a llevar un termógrafo o termómetro, este elemento estará sometido a control metrológico: deberá tener un certificado de evaluación de la conformidad y posteriormente, cada dos años, deberá someterse a una verificación periódica que deberá superar.

Interviene Don José Eduardo Gómez informando sobre el problema del ultra congelado, en el que hay que llevar un termógrafo o un termómetro dependiendo si la distribución es local. Pone sobre la mesa que la definición ya comentada de autoventa y reparto que existe en el RD 2483/1986 podría utilizarse como definición de distribución local. Añade que esta definición es la que se ha venido utilizando durante estos años, que han habido muchos problemas en cuanto a sanciones y recursos debido, precisamente a la no definición de este concepto. Insiste en que debería hacerse una sola definición y no que cada Comunidad Autónoma hiciese la suya.

El Sr. Secretario propone incluir esta definición en el RD de derogación del RD 2483/1986.

Dña. M^a Victoria Ruiz interviene para decir que la inserción de la definición lo harán con los servicios jurídicos, ya que hay mucha normativa a derogar y que, en cada caso, se podrá derogar total, parcial o



insertar en un proyecto común donde aparezcan condiciones nuevas. De todos modos, deberán consensuar la definición con las Comunidades Autónomas en las comisiones institucionales al efecto.

Se llega a la misma conclusión que en el punto 3 anterior. Se acuerda proceder a la derogación total del RD 2483/1986 en tanto se incluya una definición en otra reglamentación para distribución local. Las representantes de AESAN informarán de las gestiones que se vayan realizando para ello.

La Comisión, cerrado el punto anterior, pasa al punto 4 del orden del día:

Punto 4.- FEDEPESCA. Informe sobre petición para la instalación de un contenedor en el interior de un vehículo IN para el transporte de pequeñas cantidades de productos ultra congelados.

Se eleva este documento por lo contemplado en el Artículo 3.f) del RD 1010/2001 de 14 de septiembre por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la CCTMP: ‘ *Emitir los informes y estudios que le fueran solicitados* ’.

Se eleva este documento a la Comisión Permanente por exigencia del RD 1202/2005 de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes. En su Disposición final segunda se faculta a los ministerios a dictar conjunta o separadamente, según sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto, previo informe de la comisión para la coordinación del transporte de mercancías perecederas.

El Sr. Secretario hace una breve introducción a este punto ya que se envió una nota informativa a todos los presentes sobre el tema.

La Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados (FEDEPESCA), representa a micropymes minoristas de productos de la pesca. Es en la distribución de pequeñas cantidades de productos de la pesca congelados junto a la mercancía general de pescado fresco en vehículos isotermos por lo que son sancionados.

Se dirigen a la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas (CCTMP) con el fin de encontrar una solución al problema por las cuantiosas denuncias debidas a su situación atípica, creyendo estar respaldados en su labor por la reglamentación sanitaria actual, en concreto el CE N° 853/2004, donde se recoge el caso de suministro de venta al por menor como actividad marginal, localizada y restringida (Cap. I; Art. 1.5.b). En este caso, el citado reglamento permite al operador no cumplir con lo dispuesto en la letra b), punto 1 que se describe a continuación:

CAPÍTULO VIII: TRANSPORTE DE LOS PRODUCTOS DE LA PESCA

Los operadores de empresa alimentaria deberán garantizar que se cumplen los siguientes requisitos:

1. Durante su transporte, los productos de la pesca se mantendrán a la temperatura establecida, en concreto:

- a) los productos de la pesca frescos o descongelados, así como los productos cocidos y refrigerados de crustáceos y moluscos, se mantendrán a una temperatura próxima a la de fusión del hielo;*
- b) los productos de la pesca congelados, con excepción de los pescados congelados en salmuera y destinados a la fabricación de conservas, deberán conservarse durante el transporte a una temperatura estable igual o inferior a – 18 °C en todas las partes del producto, eventualmente con breves fluctuaciones de un máximo de 3 °C hacia arriba.*

2. Los operadores de empresa alimentaria no tendrá que cumplir lo dispuesto en la letra b) del punto 1 en caso de que los productos de la pesca congelados sean transportados desde un almacén frigorífico hasta un establecimiento autorizado para ser descongelados a su llegada con vistas a una preparación o transformación, si el trayecto es corto y la autoridad competente así lo permite.



Esta CCTMP envió para informe y posible solución la petición de FEDEPESCA a los organismos competentes, entre ellos a la Agencia de Seguridad Alimentaria (AESAN) perteneciente al hoy Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y al Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Los informes recibidos aceptan como solución el que pueda ser instalado en el interior del vehículo isotermo un contenedor o caja equipado con dispositivos térmicos refrigerados adecuados: placas eutécticas o equipos similares de la clase RRC.

Llegados a este punto se solicitó a las Comunidades Autónomas la viabilidad de la solución propuesta. A excepción de las Comunidades de Andalucía, Asturias, Islas Baleares, Extremadura, Galicia, Murcia y Valencia en la que no se constata que hayan leído la información, no se recibió notificación en contra del resto de Comunidades, con lo que la solución propuesta parece ser viable.

Se presenta este expediente a la Comisión Permanente de la CCTMP con el fin de que se emita la aceptación de la Comisión sobre la solución adoptada y así poder informar a FEDEPESCA y a los organismos competentes en la materia sobre la respuesta acordada.

Interviene Dña. M^a Victoria Ruiz para indicar que la excepción del capítulo VIII no se refiere a este caso. Se refiere, en general, a establecimientos para la industria conservera.

Dña. Victoria añade que lo que dice el reglamento 852, reglamento base en cuanto a alimentos y donde se establecen las especificaciones del transporte de alimentos, es que el operador es el responsable de mantener la cadena del frío. Así, en ultracongelados la temperatura a mantener es de -18°C más la fluctuación de 3°C establecida. Si es fresco, deberá mantener la temperatura de fusión del agua. Esta temperatura junto con las demás normas sanitarias deberán ser cumplidas por el operador.

Lo único que dice el Reglamento como excepción es que cuando un operador de empresa alimentaria esté autorizado a llevar productos congelados a una empresa de transformación, podrá llevarlo en vehículos que permitan que el producto se vaya descongelando en el transcurso del transporte. Esto se da en productos cuya materia prima va a ser transformada en conserva, sobre todo en atunes en piezas muy grandes que tardan mucho en descongelarse.

Este no es el caso de FEDEPESCA, pues se trata de un transporte desde un MERCA o almacén hasta un pequeño comercio. En este caso el operador tiene que cumplir que el producto vaya a la temperatura y condiciones impuestas. El pescado fresco irá a su temperatura y el congelado a la suya.

Interviene D. Luis Martínez refiriéndose a que, para la Inspección, sería aconsejable la mayor concreción posible en este tema para facilitar las labores de control.

Doña Inés Blanco pide la palabra para decir que están de acuerdo con la solución adoptada siempre que sirva para mantener la temperatura de transporte. Ellas hablan solo desde el punto de vista sanitario.

El Sr. Secretario da por terminado este punto del orden del día aprobando por unanimidad de los Ministerios allí reunidos la solución adoptada para el transporte en vehículo isotermo de pequeñas cantidades de mercancía congelada y ultra congelada.

Esta mercancía se introducirá en pequeños contenedores del tipo refrigerante mediante placas eutécticas de la clase RRC transportado en el interior del vehículo isotermo.

La comisión, cerrado el punto anterior, decide pasar al punto 5 del orden del día:



Punto 5.- Análisis de la competencia inspectora y sancionadora de los distintos departamentos ministeriales, en el transporte de mercancías perecederas por carretera.

D. Alfonso Sánchez Marcos inicia la presentación de este punto en base a lo que la Ley de Ordenación del transporte terrestre (LOTT) dice al respecto: *‘El Ministerio de Fomento es competente en materia de documentos, distintivos, autorizaciones y habilitaciones para realizar transporte.’*

Continúa alegando que las condiciones específicas del transporte corresponderían a otros Ministerios. *‘Es, por tanto, importante clarificar las competencias y dar unas instrucciones claras, concisas y precisas a la Guardia Civil de Tráfico en cuanto a: Quien es el órgano competente y en base a que disposiciones legales se establecen estas responsabilidades específicas (temperatura del transporte, carencia del termógrafo, termógrafo sin revisión periódica... etc.). Se requiere tener claras estas circunstancias con el fin de poder enviar las modificaciones a la LOTT y queden recogidas en la nueva ley.’*

El Sr. Secretario, al estar representados todos los Ministerios competentes en la materia, invita a cada uno de los representantes a arrojar luz sobre la situación actual de los distintos servicios de inspección de cada uno de los Ministerios.

Comienzan las representantes del Ministerio de Sanidad poniendo sobre la mesa el hecho de que este Ministerio no tiene competencias en materia de inspección. Toda esta competencia está transferida a las Comunidades Autónomas correspondientes. Dña. M^a Victoria Ruiz añade que son las autoridades competentes en sanidad de las Comunidades Autónomas las que pueden sancionar las conductas. Cada una de ellas tiene una forma diferente de funcionar. Son transferencias exclusivas.

El Sr. Secretario da la palabra al representante del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente D. Horacio Crespo. Al igual que el Ministerio anterior, este ministerio tiene transferidas todas las competencias a las Comunidades Autónomas. No hay homogeneidad en ellas.

Interviene ahora el representante del Centro español de Metrología (CEMT) D. Fernando Ferrer Margalef, que hace un breve recorrido por lo que es hoy la gestión del Centro y su filosofía. Acaba diciendo que si hay un organismo competente que exige la obligatoriedad de algún instrumento, ese instrumento tendrá que estar sometido a control metrológico. También al contrario, si un usuario lleva un instrumento que no es obligatorio, no tiene por que someterlo a control metrológico.

D. Alfonso Sánchez insiste en, de forma clara, enviar a la agrupación de la Guardia Civil la información concreta en materia de Termógrafos:

- Quien es el organismo que exige la obligatoriedad o no del termógrafo.
- En el caso de que no pasase la revisión periódica. ¿Quién es el organismo responsable?

Don Fernando Ferrer contesta que los organismos que exigen la obligatoriedad del termógrafo son múltiples. Son las autoridades sectoriales de las Comunidades Autónomas las que emiten la evaluación y certificados de conformidad. En cuanto a las revisiones periódicas son las ITV (organismos transferidos a las Comunidades Autónomas).

D. Fernando se brinda a realizar una guía o folleto explicativo para la Guardia Civil con toda esta interpretación. Esto se haría a través de la Comisión de Metrología Legal del CEMT en la que intervienen y están representadas todas las Comunidades Autónomas.

El representante del Ministerio del Interior (Dirección General de Tráfico) interviene para insistir en que las medidas que se envíen a la agrupación de la Guardia Civil deben de ser muy concretas.



Una vez concluidas todas las intervenciones de los representantes de los Ministerios convocados, pide la palabra D. Alfonso Sánchez para dejar patente la clarificación de las competencias en Sanidad e Industria en materia de inspección. Será con las Comunidades Autónomas con las que tenga que reunirse para fijar los objetivos: Órganos competentes responsables y disposiciones legales que establezcan estas responsabilidades específicas. Añade que quedan unos flecos, como son las marcas, placas y distintivos que deben llevarse en este tipo de transporte y que desde el Ministerio de Fomento no se establecen.

Punto 6.- Consulta del término ‘contenedor’ según el acuerdo ATP.

El Sr. Secretario da la palabra a Don José Eduardo Gómez que plantea el tema 6 del orden del día. Comienza d. Eduardo con la definición e vehículo especial según el ATP y la reglamentación nacional (RD 237/2000 de 18 de febrero): *‘Vagones, camiones, remolques, semirremolques, contenedores y otros equipos análogos.’*

Continúa D. José Eduardo diciendo que el Ministerio de Industria considera que para el término contenedor no diferencia tamaño, de forma que trata por igual un contenedor marítimo de 40 pies que una caja de medidas reducidas de porespán.

Esta no es la misma interpretación que se hace desde el Ministerio de Fomento. En Transporte Terrestre, tanto en la normativa nacional como en la internacional ATP se habla de contenedores, cajas móviles y otros vehículos análogos. Una cajita no se considera un vehículo análogo desde el punto de vista de las consecuencias que con esta interpretación se desprenden.

Al considerar el contenedor como un vehículo, esta tiene que cumplir con todos los requisitos exigibles para aquellos:

- Ensayar el prototipo en el túnel del frío para conseguir el certificado de conformidad
- Conseguir el certificado ATP por cada contenedor.
- Verificar cada cierto tiempo el contenedor.

Todo esto encarece el producto y aquí en España no se fabrican.

En Europa nadie tiene ese criterio y se fabrican por lotes, existiendo un solo certificado de conformidad para ese lote pero no caja por caja. El problema de las importaciones es que el Ministerio de Industria exige en España el criterio dado y por tanto esos contenedores tendrán que seguir el procedimiento dado anteriormente.

D. José Eduardo lee una consulta realizada al Ministerio de Industria sobre el término contenedor: *‘comprende todo recinto de forma de cajón o recipiente que se pueda transportar, coger, manipular o izar de distintas formas (por cantoneras o eslingas o, manualmente, o por cuerdas u horquillas o pinzas’* y por tanto *‘debe cumplir las mismas especificaciones que un camión frigorífico que una furgoneta isotermizada con equipos frigoríficos o no.’*

El objetivo de traerlo a la Comisión Permanente es para que se recoja en el acta el desacuerdo total y absoluto de esta interpretación por los Ministerios aquí representados.

No habiendo objeciones por parte de los Ministerios representados – todos excepto el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio-, se da por concluido el punto 6 del orden del día.

El Sr. Secretario pasa al último punto del día ruegos y preguntas.



Punto 7.- Ruegos y preguntas.

No habiendo en la sala ninguna petición de palabra en este punto, se da por finalizado este último punto del orden del día.

Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión de la Comisión Permanente siendo las 14:00 h agradeciendo la colaboración e interés de los asistentes.

Madrid, 21 de marzo de 2012.

Presidente de la Comisión Permanente
para la Coordinación del
Transporte de Mercancías Perecederas

Secretario de la Comisión Permanente
para la Coordinación del Transporte
de Mercancías Perecederas

Fdo: Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo

Fdo: Román Mosquera Jimena.