



Sr. José Manuel Soria López  
Ministro de Industria, Energía y Turismo

Sr. Ministro:

La propuesta de la Comisión para la regulación del Reglamento relativo a la inspección técnica periódica de vehículos de motor y sus remolques y se deroga la Directiva 2009/40/CE Com (2012) 380

En España la Federación Española de Vehículos Antiguos (en adelante FEVA), representa a más de 300 clubes, asociaciones, museos o fundaciones que tienen por objeto la preservación y conservación de los vehículos históricos en nuestro país.

La FEVA es miembro y representante en España (desde 1.993) de la Federation Internationale des Véhicules Anciens que fue fundada en 1966 como la federación internacional de clubes de vehículos históricos. FIVA tiene más de 85 organizaciones miembros en más de 62 países de todo el mundo, que representan más de 1,5 millones de aficionados a los vehículos históricos. Objetivo principal de FEVA y la FIVA es promover la conservación y uso de los vehículos históricos, que por su naturaleza sean propiedad de los aficionados y que se conservan en estado históricamente correcto. Los vehículos históricos se mantienen por su aportación técnica, cultural e histórica de nuestro patrimonio y las que están en condiciones de uso y están bien conservados y no suelen ser utilizados como transporte cotidiano. En la UE el umbral de edad más comúnmente aceptado para los vehículos históricos es de 30 años. La definición de FIVA para un vehículo histórico es: "un vehículo de carretera de propulsión mecánica:

- Que tiene por lo menos 30 años de edad;
- Que se conserva y se mantiene en un estado históricamente correcto;
- Que no se utiliza como un medio de transporte diario;
- Y que es por lo tanto parte de nuestro patrimonio técnico y cultural.

Somos conscientes de que las discusiones de esta propuesta están en proceso de debate y que se trata de un tema de la agenda para el Consejo de Transportes del 20 de diciembre. FEVA tiene una especial preocupación por el texto propuesto específicamente sobre la definición de un vehículo histórico.

Esta carta detalla el razonamiento para lo que concierne y propone una solución que responde a sus preocupaciones, a la vez que no inciden en el impacto previsto del proyecto de ley.

#### **Propuesta de Reglamento sobre la inspección técnica periódica COM (2012) 380**

En julio, la Comisión Europea publicó su borrador de Reglamento COM (2012) 380 sobre la inspección técnica periódica de los vehículos de motor y de remolques que derogaría la Directiva 2009/40/CE.

FEVA y FIVA tienen interés en esta propuesta de Reglamento porque:

- El artículo 2.2 excluye "Los vehículos de interés histórico" del ámbito de aplicación del Reglamento

- El artículo 3.7 define a los "vehículos de interés histórico"

"Vehículo de interés histórico»: todo vehículo que cumpla las siguientes condiciones:

- Fue fabricado por lo menos hace 30 años,
- Se mantiene su uso funcional y las piezas de repuesto que se utilizan, reproducen los componentes históricos del vehículo;
- No ha sufrido ningún cambio en las características técnicas de sus componentes principales, tales como el motor, frenos, dirección o suspensión
- Y no ha sido modificado en su apariencia.

- El artículo 2.3 establece que los Estados miembros podrán aplicar sus propios regímenes de inspección para los vehículos históricos.

### **EXENCIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE PROPUESTO**

La FEVA y la FIVA coinciden con la Comisión Europea en que los vehículos históricos deben quedar exentos de esta normativa propuesta por la Unión Europea y se debe permitir que se regule de forma independiente por los Estados miembros debido a que la frecuencia de las pruebas propuestas y los requisitos de las mismas no son adecuadas ni necesarias para los vehículos históricos en función de:

#### **1. Razones prácticas y técnicas:**

- La inspección técnica de un vehículo debe estar basada en las normas aplicables en el momento de fabricación del primer vehículo. Sin embargo, a mayor edad del vehículo, menor es la probabilidad de que un inspector tenga el conocimiento para completar la prueba y la verificación amplia y precisa, según lo prescrito por el Reglamento propuesto. En los casos en que los fabricantes hayan desaparecido, es posible que no todos dispongan de la información técnica.

- Un equipo y estructura actual de pruebas previstos en el Reglamento propuesto está diseñado para trabajar con vehículos modernos, por lo que se anticipa a las normas modernas de ingeniería que cada vez son más sofisticadas, sensible y automatizada, y simplemente no suelen ser adecuadas para utilizar con vehículos históricos.

#### **2. Utilización de LOS vehículos históricos y motivos de cuidado de sus dueños:**

- Los vehículos históricos no se utilizan mucho, el promedio de kilometraje es alrededor de 2000 km por año, lo cual se debe a que todos los propietarios de vehículos históricos también son propietarios de un vehículo moderno para su uso diario - su vehículo histórico es utilizado sólo para placer u ocio, y además, algunos propietarios tienen más de un vehículo histórico limitando así todavía más el uso de cada uno. Por lo tanto, es adecuado fijar unos periodos de inspección para vehículos históricos diferentes a los de los vehículos modernos que se utilizan regularmente.

- Los propietarios de vehículos históricos, a menudo mantienen sus propios vehículos como parte del placer de ser propietario de un vehículo histórico. Por lo tanto los propietarios a menudo saben más acerca de su vehículo que un inspector encargado de realizar una prueba técnica, de ahí la gran mayoría de las pruebas de los vehículos históricos sea una formalidad.

La FEVA y la FIVA se congratulan por el reconocimiento de la Comisión Europea de que los vehículos históricos - que abarcan los ciclomotores históricos, motocicletas y vehículos comerciales - deben quedar exentos del ámbito de aplicación de la legislación propuesta.

#### **DEFINICION DE UN VEHICULO HISTORICO**

Dado que en efecto es apropiado y necesario, para que los vehículos históricos queden exentos del ámbito de aplicación del Reglamento, es esencial que la definición de un vehículo histórico sea adecuada y aplicable ya que de otro modo algunos o muchos vehículos históricos posiblemente quedarían fuera de la definición y en consecuencia si se aprobara de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento que se detalla anteriormente sería inapropiado e innecesario.

La primera condición de la definición propuesta cumple con los siguientes criterios:

"Fue fabricado por lo menos hace 30 años": esto es adecuado y aplicable y es coherente con los criterios de antigüedad de FIVA para un vehículo histórico.

Sin embargo, las otras tres condiciones de la definición propuesta no son apropiadas, ya que requieren que un vehículo:

- 1) "... es mantenido mediante el uso de piezas de recambio que reproducen los componentes históricos del vehículo;"
- 2) "... no ha sufrido ningún cambio en las características técnicas de sus componentes principales, tales como el motor, frenos, dirección o suspensión;"
- 3) "... no se ha modificado en su apariencia;"

Estas condiciones son excesivamente restrictivo y no reflejan el parque de vehículos históricos, porque muchos - sobre todo las realizadas antes de 1960 - se han modificado en el momento de su uso original, lo que se llama modificación "en-periodo".

Igualmente, la restauración de vehículos históricos a menudo puede dar lugar a desviaciones de las especificaciones originales debido a que algunas piezas o materiales no están disponibles o simplemente por elección personal. Si estas desviaciones conservan el espíritu y el carácter original del vehículo, estos también son reconocidos como modificaciones en "período". La FEVA y la FIVA desaconsejan modificaciones "fuera de plazo", pero también puede ser necesaria debido a que son requeridas por las autoridades o por una incapacidad del propietario o se hacen necesarias para garantizar el uso seguro del vehículo en la carretera - todavía estos también son posibles sin un impacto significativo en el espíritu o el carácter del vehículo original.

A modo de ejemplo:

- 1) "Es mantenido mediante el uso de piezas de repuesto que reproducen los componentes históricos del vehículo": repuestos para vehículos históricos que a veces son nuevos y no necesariamente reproducen los componentes históricos, esto se aplica especialmente a los recambios, como los neumáticos, limpiaparabrisas-y ventanas. Sin embargo, el vehículo resultante seguirá manteniendo el espíritu y el carácter del vehículo original.
- 2) "No ha sufrido ningún cambio sustancial en las características técnicas de sus principales componentes, tales como el motor, frenos, dirección o suspensión": muchos vehículos históricos que han sido técnicamente modificados durante su existencia. Las razones más

comunes son: en período de modernización, en el período de tuneado, y medidas que mejoraron el comportamiento de seguridad en la carretera. Ninguno de estos impactos necesidad en el espíritu y el carácter del vehículo original.

3) "No se ha cambiado en su apariencia;": un cambio en la apariencia de un vehículo es muy común durante la larga vida útil de los vehículos históricos, en particular para los vehículos más antiguos históricos: muchos vehículos de la década de 1920 se recarrozaron en la década de 1930 para reemplazar las partes deterioradas de las carrocerías, en estas fechas tampoco era raro que los vehículos caros se carrozaran con una nueva carrocería una o más veces durante su vida útil debido a los deseos de un nuevo propietario, porque la vieja carrocería fue dañada o simplemente porque se consideró anticuada - son ejemplos de cambios en la apariencia de las cuales no afectan el espíritu y el carácter o el vehículo.

Los anteriores ejemplos demuestran que la definición propuesta de un vehículo histórico es demasiado restrictiva y también inapropiada.

Sin embargo, paradójicamente, la definición propuesta en el proyecto de reglamento (que es directamente aplicable en las leyes de los Estados miembros) también es inaplicable, ya que no es lo suficientemente prescriptivo como:

- La prestación "no ha sufrido ningún cambio en las características técnicas de sus principales componentes, tales como el motor, frenos, dirección o suspensión" incluye el término "tales como" y por lo tanto no establece categóricamente que son los "componentes principales"
- La provisión: "no ha sido cambiado en su aspecto" está abierto a una amplia interpretación.

#### CONSEJO DE LOS DEBATES SOBRE EL TEXTO

La FEVA y la FIVA entienden que durante el Consejo y las deliberaciones del Grupo de Trabajo, los Estados miembros han discutido los cambios en el texto propuesto. La FEVA y la FIVA también quieren efectuar un comentario sobre dos de los siguientes cambios:

1. El Consejo está a favor de una Directiva en lugar de una recomendación. La FEVA y la FIVA apoyan esta propuesta.
2. El Consejo ha analizado los cambios en la definición de un vehículo histórico en el sentido de que podría modificarse para que diga:

"Vehículo de interés histórico», es todo vehículo que haya sido declarado como histórico por un Estado miembro o de alguno de sus órganos autorizados y cumpla las siguientes condiciones:

- Que haya sido fabricado o matriculado por primera vez por lo menos 30 años antes,
  - Su modelo ya no está en producción,
  - Está en estado original y no ha sufrido cambios sustanciales en las características técnicas de sus principales componentes, tales como motor, frenos, dirección, suspensión o carrocería.
- Todas las preocupaciones detalladas anteriormente en este documento deberían aplicarse en lo posible a esta revisión de las preocupaciones adicionales que:

1. La provisión de los vehículos "declarados como históricos por un Estado miembro o por uno de sus organismos autorizados" sea necesario de todos modos que cada Estado miembro tenga que tomar tal determinación.

2. La exigencia de "modelo que ya no está en producción" excluiría los vehículos más históricos de la definición, ya que hay algunos vehículos históricos que están todavía en producción, por ejemplo, muchas de la gama de vehículos de Morgan o Caterham.

#### **PROPUESTA PARA CAMBIAR LAS DISPOSICIONES DE LA DEFINICION DE UN VEHICULO HISTORICO**

La FEVA y la FIVA creen que:

3. Las pruebas de inspección técnica legisladas por la UE deben dispensar a los vehículos históricos del ámbito de aplicación de dicha legislación Europea adoptada por los Estados miembros a poner en práctica sus propias pruebas de test;

4. Pero de acuerdo con los puntos anteriores, la definición de un "vehículo histórico" proporcionada por los considerandos y artículos de la ley debe ser cambiada para garantizar que la definición sea apropiada y aplicable.

La FEVA y la FIVA proponen que para ello, la legislación debe ser modificada como sigue:

Considerando (9): Los vehículos de interés histórico [eliminar: se supone que] que conservan el patrimonio, de la época [eliminar: han sido] en el que se construyeron [eliminar: y considerado], que se mantienen en un estado históricamente correcto y rara vez son utilizados como vehículos cotidianos; las normas técnicas han avanzado desde que estos vehículos fueron fabricados y los estándares actuales de prueba y sistemas están diseñados para los vehículos modernos de uso diario, podría ser inapropiado y los inspectores podrían carecer de los conocimientos necesarios, por lo tanto conviene dejar a los Estados miembros ampliar el tiempo de la inspección técnica periódica de los vehículos de este tipo o de otro modo para regular su régimen de inspección técnica. También debería corresponder a los Estados miembros regular la inspección técnica de otros tipos de vehículos especializados.

A continuación, el artículo 3.7, debe modificarse para que diga:

"Vehículo de interés histórico»: es todo vehículo que se fabricó hace por lo menos 30 años.

Este enfoque garantizará que los vehículos de más de 30 años de edad no se verán afectados por las disposiciones de esta ley. Como se ha detallado anteriormente, esto es necesario ya que muchas de las disposiciones de la ley son inadecuadas para los vehículos más antiguos, aunque también permite a los Estados miembros regular la inspección técnica de los vehículos de más de 30 años de edad como mejor les parezca.

La redacción del considerando 9 proporciona la dirección para permitir a los Estados miembros reglamentar la forma en que cada Estado miembro regule la inspección técnica de vehículos históricos de más de 30 años de antigüedad.

#### **COMENTARIOS FINALES**

Las inspecciones técnicas para vehículos de más de 30 años de edad no deben ser reguladas por la legislación propuesta, ya que las medidas de prueba y equipos proporcionados por la misma no son las adecuadas. Estos vehículos deben quedar exentos del ámbito de aplicación de esta legislación. Esto permite a los Estados miembros que regulen las pruebas de los

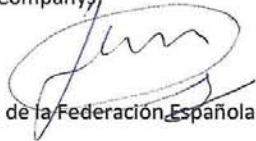
vehículos de más de 30 años de edad y específicamente para hacer frente a los vehículos históricos a nivel nacional de acuerdo a sus propios requerimientos.

Las modificaciones que se proponen en este documento pretenden lograr lo anterior y les insto a promover estas enmiendas durante los futuros debates con los demás Estados miembros en el Consejo.

Esperando recojan nuestra propuesta, le saluda atentamente,

En Igualada a 19 de Diciembre de 2012

Josep M<sup>a</sup> Companys



Presidente de la Federación Española de Vehículos Antiguos

