



Persona de contacto: Pablo Coma-Cros  
email: [acv.pccr@gmail.com](mailto:acv.pccr@gmail.com)

Barcelona a 3 de Septiembre de 2013

A la atención de: Don Luis de Grandes Pascual.  
Eurodiputado y miembro de la Comisión de Transportes y Turismo Europea.

Cc: Sres. responsables de enlazar con los Eurodiputados de la Comisión de Transportes y Turismo Europea.  
Ministerio de Fomento.

Apreciados Sres/as.

Nos dirigimos a ustedes representando a 7 clubs de Cataluña y Aragón vinculados a los Vehículos Históricos alguno de ellos asociado a la "Fédération Internationale des Véhicules Anciens" FIVA, de la que fueron fundadores, así como a la Federación Española de Vehículos Históricos FEVA, "Federació Catalana de Vehicles Històrics" FCVH y la Federación Interclubes de Vehículos clásicos de Aragón FIVECA.

Nuestra intención es conseguir su consideración y apoyo a nuestras proposiciones y solicitudes referentes a los Vehículos Históricos y en especial al:

**" Roadworthiness package...Proposal for REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL, Brussels 13.7.2012 COM(2012) 380 final 2012/0184(COD)"**

[http://ec.europa.eu/transport/doc/roadworthiness-package/com\(2012\)380.pdf](http://ec.europa.eu/transport/doc/roadworthiness-package/com(2012)380.pdf)

Los 7 clubs adheridos a esta carta representan un conjunto de 531 socios y 1700 Vehículos Históricos. Una copia de esta carta se ha enviado también a 300 clubs de toda España con el fin de solicitar su adhesión a nuestra iniciativa.

Nos preocupan profundamente las consecuencias del **Artículo 3 Definiciones (7)** y principalmente su texto:

**'Vehicle of historic interest' means any vehicle, which fulfills all the following conditions:**

- ***"It is maintained by the use of replacement parts which reproduce the historic components of the vehicle;***
- ***"It has not sustained any change in the technical characteristics of its main components such as engine, brakes, steering or suspension and***
- ***"It has not been changed in its appearance"***

Consideramos que la obligación de usar piezas de recambio idénticas a las originales es excesivamente restrictiva. Si bien es conveniente y a veces inevitable cambiar componentes principales del propio vehículo con el mero interés de mantenerlo en estado de circulación y poder mejorar su seguridad en carretera.

Dado la continua desaparición incluso hasta la extinción de vehículos idénticos y "donantes" de piezas de repuesto, se ha creado toda una industria mundial de re-fabricación de piezas y componentes. En el tiempo transcurrido desde la fecha de fabricación de un Vehículo Histórico, la tecnología y los procesos de fabricación han avanzado mucho, permitiendo fabricar hoy en día unas piezas y componentes mejores y más beneficiosas para la seguridad del vehículo.

También consideramos que los cambios de apariencia han de ser permitidos siempre y cuando el resultado logre mantener el estilo y forma de la época o siendo una fiel variante del mismo fabricante o de sus clientes autorizados.

Nos preocupa también la gran variedad de criterios que aplican los ingenieros técnicos de los centros de Inspección de Vehículos ITV, su frecuente falta de entendimiento y preparación en la materia de Vehículos Históricos y las distintas interpretaciones de la normas por parte de los estados o comunidades autónomas miembros de la EU.

**Desarrollamos estas preocupaciones a seguir:**

### **1. Aplicación Universal de la futura Norma:**

Que su aplicación sea universal e igual para todos los Estados Miembros de la UE, permitiéndose únicamente variaciones de dicha Norma por parte de los Estados, con la autorización previa de dicha Comisión Europea y no permitiéndose otras variaciones de sus Estados Federales, Países, Regiones Administrativas o Comunidades Autónomas.

### **2. Originalidad, autenticidad y posteriores modificaciones a la especificación de un Vehículo Histórico.**

Respetando la filosofía y las declaraciones de la FIVA y la FEVA de que un Vehículo Histórico mantenga necesariamente las especificaciones originales del periodo en que se fabricó, y que haya organizadores que desean imponer esta filosofía en sus eventos, planteamos que existen otros muchos propietarios, conscientes de poder mejorar la seguridad de su vehículo en carretera y reducir las posibilidades de accidentes mortales, que desean añadir o sustituir componentes para precisamente conseguir el efecto que persigue la Directiva o Reglamento que se esta debatiendo en Bruselas por la Comisión.

En otras palabras: "Permitir todas aquellas modificaciones que mejoran la seguridad de los ocupantes y de sus vehículos en carretera, consiguiendo así evitar siniestros de tráfico, especialmente aquellos de consecuencias mortales para sus ocupantes y terceros"

El anexo A2, adjunto, es una lista no exhaustiva de modificaciones (y argumentos de razonamiento) que deberían ser permitidas y aceptadas en las revisiones periódicas de las ITV y en los procesos de matriculación de un Vehículo Histórico en toda la UE. Consideramos que esta lista con o sin variación podría formar parte del documento definitivo como guía y ejemplo de modificaciones permisibles.

### **3. Criterios y órganos de homologación del vehículo y sus modificaciones.**

Proponemos la creación de una sección especial o nueva entidad de homologaciones de Vehículos Históricos y de sus modificaciones en orden a un cumplimiento de la normativa específica que emanaría del Reglamento Comunitario y/o de la Normativa Estatal si esta fuera directriz y que trata a todo tipo de Vehículo Histórico de la misma manera sin distinguir entre tipos de matrículas originales, posteriores o históricas

### **4. Área de validez de un permiso de circulación:**

Un permiso de circulación de un VH en vigor en cualquiera de los Estados miembros de la UE ha de ser valido para circular por toda la UE.

### **5. Establecer una definición única del Vehículo, según su antigüedad, con carácter general en la UE.**

Sobre las definiciones y clasificaciones que tiene ya establecidas la FIVA, acogidas por FEVA, no debería distinguirse entre Vehículo Histórico y vehículo con matrícula histórica.

Establecer la clasificación de Vehículos según el Código Técnico de la FIVA de 2010.

<http://www.fiva.org/CommonDownloads/Technical%20Code%20%202010%20SPANISH%2001012010.pdf>

#### 5.- CLASIFICACION DE LOS VEHÍCULOS SEGÚN SU EPOCA

Para los eventos FIVA, los vehículos son tradicionalmente clasificados en las clases siguientes:

Clase A (Antecesores) vehículos construidos hasta el 31-12-1904

Clase B (Veteranos) vehículos construidos entre 1-01-1905 y 31-12-1918

Clase C (Vintage) vehículos construidos entre 1-01-1919 y 31-12-1930

Clase D (Post-Vintage) vehículos construidos entre 1-01-1931 y 31-12-1945

Clase E (Post-guerra) vehículos construidos entre 1-01-1946 y 31-12-1960

Clase F (Clasicos?) vehículos construidos entre 1-01-1961 y 31-12-1970

Clase G vehículos construidos entre 1-01-1971 y el límite de edad definido por la FIVA en el Art. 1

### 6. "Criterios coherentes para los vehículos de más de 30 años de antigüedad, en relación a los denominados Vehículos Históricos"

Las inspecciones técnicas de las ITV serán con la misma periodicidad para todos los vehículos de mas de 30 años, independientemente tengan o no la denominación de Vehículo de interés Histórico.

Se aplicarán estrictamente criterios según su año de fabricación, teniendo en cuenta que todos los vehículos son de utilización no cotidiana y esporádica, es decir, que todos circulan por las vías publicas y que la seguridad debe ser para todos ellos iguales. La resistencia y el desgaste de todos los elementos y componentes originales o modificados de un VH de 30 años de antigüedad deben valorarse estrictamente con criterios técnicos-mecánicos de su época de fabricación y no burocráticos.

### 7. Intervalos propuestos para las Inspecciones de las ITV:

Aplicar la periodicidad en las inspecciones técnicas, acorde a las propuesta de la Feva :

#### **MODIFICACIÓN, AL RD 1247/1995 - REGLAMENTO DE VEHICULOS HISTORICOS PROPUESTAS DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE VEHICULOS ANTIGUOS**

##### **• Periodicidad de las Inspecciones Técnicas y su unificación.**

*Unificar en todo el territorio español, al igual que ocurre con el resto de vehículos, que un mismo vehículo tenga que pasar la ITV con la misma periodicidad, independientemente de la comunidad autónoma en que se matricule o se catalogue como vehículo histórico, si ya disponía de matrícula española. Para ello se propone que los laboratorios acreditados utilicen la siguiente escala de tiempo común a todos ellos;*

*periodicidad de la ITV cada 2 años a partir de los 30 años y hasta cumplir una antigüedad de 35 años, cada 3 años hasta cumplir una antigüedad de 40 años y cada 4 años hasta cumplir una antigüedad de 50 años, en la que pasaría a ser cada 5 años.*

a partir del 30 años desde su fecha de fabricación, cada 2 años

a partir del 35 años desde su fecha de fabricación, cada 3 años

a partir del 40 años desde su fecha de fabricación, cada 4 años

a partir del 50 años desde su fecha de fabricación, cada 5 años

### 8. Suspensión temporal del permiso de circulación o regulación de baja temporal:

Al vencimiento de un plazo para realizar una ITV, permitir solicitar por escrito su aplazamiento temporal por estar en fase de restauración o situado en museo o similar hasta que tenga que ser usado en una vía publica y realizar una nueva inspección de ITV (para evitar la posible anulación automática del permiso de circulación por invalidez de la última ITV)

## 9. Preparación del personal y métodos de aplicación para los aparatos de las ITV

El personal de las estaciones de ITV han de estar capacitados profesionalmente a un nivel universal por la UE y estar en posesión de un certificado de competencia donde conste su entendimiento de la problemática de los vehículos fabricados con tecnología, materiales y métodos de su época.

## 10. Documentos adjuntos relacionados con el texto:

**Anexo A2** - Lista no exhaustiva de modificaciones a las especificaciones originales de un modelo en la fecha de su fabricación que mejoran su seguridad en carretera, pueden ayudar a evitar accidentes y deben ser permisibles en las ITV. Con argumentos que los justifican.

Saludos Cordiales de los respectivos Presidentes,

Pau Coma-Cros,	ACV, Amigos Coches Veteranos (FIVA, FEVA-35 y FCVH-7)
Daniel Dallari,	Clásic Car Club La Garriga
Ferrán Hernandez,	Club MG Catalunya. FEVA-23
Josep Narcís Arderiu,	Escudería Hispano Suiza (relacionado con la ACV)
Carlos Silván,	Autoclassic Sant Cugat.
Josep María Luján,	Classic Car Club Les Franqueses.
Alberto Altemir,	Huesca Club Vehículos Históricos.

