

# MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

## 0. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

<b>Ministerio / Órgano proponente</b>	Ministerios del Interior y de Industria, Comercio y Turismo	<b>Fecha</b>	26 de julio de 2022
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	<p>Aprobación de un nuevo Reglamento de Vehículos Históricos para solucionar los problemas que genera la actual regulación, a través de la adopción de las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Simplificación del procedimiento administrativo para considerar un vehículo como histórico ya que el vigente es excesivamente complejo y largo.</li><li>- Reducción del elevado coste económico que implica este procedimiento toda vez que, en ocasiones, puede superar el valor del vehículo.</li><li>- Inclusión de normas específicas para las motocicletas y ciclomotores, derivadas de su singularidad, que la regulación actual no contempla.</li><li>- Regulación de las reformas en los vehículos históricos, materia que ahora no está prevista por la norma.</li></ul>		

(26/07/2022)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Previsión de la posibilidad de que los Municipios permitan la circulación de los vehículos históricos en las zonas de bajas emisiones, debido a su escasa incidencia medioambiental.</li> </ul>
<p><b>Objetivos que se persiguen</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilitar la conservación del patrimonio cultural e industrial automovilístico.</li> <li>- Establecer una regulación semejante a la que actualmente tienen otros Estados de la Unión Europea y de nuestro entorno.</li> <li>- Evitar la pérdida o la salida de vehículos históricos fuera del territorio nacional.</li> <li>- Adecuar la circulación de los vehículos históricos en las ciudades a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y a la Proposición no de Ley del Congreso de los Diputados, de 19 de octubre de 2021.</li> <li>- Favorecer el sector económico de los profesionales y empresas de restauración de vehículos y de compraventa de los mismos.</li> </ul>
<p><b>Principales alternativas consideradas</b></p>	<p>Ninguna.</p> <p>La consecución de los objetivos propuestos exige una revisión profunda del procedimiento actual para la clasificación de un vehículo como histórico, que sólo se puede llevar a cabo mediante la aprobación de un nuevo Reglamento de Vehículos Históricos que sustituya al vigente.</p> <p>Por lo tanto, no cabe adoptar ninguna otra medida regulatoria.</p> <p>No es posible contemplar medidas no regulatorias que puedan alcanzar el cumplimiento de los objetivos perseguidos en la norma propuesta.</p>

<b>Tipo de norma</b>	Real Decreto
<b>Estructura de la norma</b>	<p>El real decreto se estructura en un artículo único por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, siete disposiciones finales y el texto del reglamento de vehículos históricos.</p> <p>A su vez, el reglamento de vehículos históricos que aprueba este real decreto se compone de veintitrés artículos, agrupados en siete capítulos, y de cinco anexos.</p>
<b>Informes Recabados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior.</li> <li>- Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.</li> <li>- Ministerio de Hacienda y Función Pública</li> <li>- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.</li> <li>- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.</li> <li>- Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática.</li> <li>- Ministerio de Política Territorial.</li> <li>- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.</li> <li>- Ministerio de Cultura y Deporte.</li> <li>- Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.</li> <li>- Oficina de Coordinación y Calidad Normativa.</li> <li>- Aprobación previa del Ministerio de Hacienda y Función Pública.</li> <li>- Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.</li> <li>- Dictamen del Consejo de Estado.</li> </ul>

<b>Trámite de Audiencia</b>	<p>- Consulta pública previa en la página web del Ministerio del Interior, del 24 de marzo al 11 de abril de 2022.</p> <p>- Audiencia e información pública a través de la publicación del proyecto en la página web del Ministerio del Interior y de la solicitud de informe a las organizaciones o asociaciones afectadas por la norma.</p>	
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>		
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	Artículo 149.1.21ª de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.	
<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general	Sí
	En relación con la competencia	<input type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.  <input checked="" type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia.  <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input checked="" type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.  Cuantificación

		<p>Estimada: euros</p> <p><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.</p> <p>Cuantificación Estimada:</p> <p><input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.</p>
	<p>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma</p> <p><b>No</b> afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.</p> <p>Presupuestos de otras Administraciones Territoriales: <b>No</b> afecta a los de las Comunidades Autónomas y Administración Local.</p>	<p><input type="checkbox"/> No implica un gasto.</p> <p><input type="checkbox"/> Implica un ingreso:</p>
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	La norma tiene un impacto de género	<p>Negativo <input type="checkbox"/></p> <p>Nulo X</p> <p>Positivo <input type="checkbox"/></p>
<b>OTROS IMPACTOS</b>	- La norma tiene un impacto nulo en la infancia y adolescencia y en la familia.	

<b>CONSIDERADOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La norma tiene un impacto nulo de carácter social y medioambiental.</li> <li>- La norma tiene un impacto nulo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.</li> <li>- La norma tiene un impacto nulo para la ciudadanía y para la Administración en materia de desarrollo o uso de los medios y servicios de la Administración digital.</li> <li>- La norma tiene un impacto cultural positivo.</li> </ul>
<b>OTRAS CONSIDERACIONES</b>	

Esta memoria se ha elaborado de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo, y en la Guía Metodológica para su elaboración, aprobada por Acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

## **1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.**

### **1.1. Consideraciones generales sobre la regulación de los vehículos históricos en España y en otros Estados de la Unión Europea y de nuestro entorno.**

La protección del patrimonio histórico por parte de las Administraciones públicas es un deber constitucional cuyo cumplimiento fue plasmado sectorialmente

a través del Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

Aquel texto normativo representó el nuevo marco regulatorio de esos vehículos singularmente relevantes y permitió satisfacer en aquel momento las reivindicaciones de los aficionados del sector.

Se plasmaron en dicho Reglamento los requisitos para catalogar los vehículos como históricos, otorgando a los laboratorios oficiales un papel esencial junto con la intervención decisoria, a través de resolución administrativa, de los órganos competentes de industria de las Comunidades Autónomas.

El tiempo transcurrido desde aquella aprobación, más de veinticinco años, ha evidenciado aspectos significativamente destacables en materia de vehículos históricos. El régimen implementado con aquella norma reglamentaria constituyó un sistema que derivaba en importantes desembolsos económicos para obtener la catalogación como histórico por parte de los propietarios de aquellos vehículos. De no menor importancia son los costes en forma de tiempo, varios meses, hasta que se logra catalogar un vehículo como histórico.

Todas aquellas circunstancias negativas, manifestadas a lo largo de estos años, han sido puestas en conocimiento de las Administraciones públicas por parte de los aficionados. La Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), en su condición de representante de la FIVA, constituye la entidad de la sociedad civil aglutinadora de los clubs y asociaciones españolas promotoras de la protección del patrimonio automovilístico español, así como la voz más sonora y cualificada de los aficionados nacionales del sector de los vehículos históricos. La FEVA ha visibilizado la situación a que se enfrentan los aficionados para poder clasificar sus vehículos y los perjuicios que dicha situación ocasiona a un patrimonio histórico de notable relieve en el país.

Además de aquellos condicionantes, destaca también que España se encuentra inmersa en un contexto internacional de implementación de medidas tendentes a luchar contra el cambio climático. Particularmente la Unión Europea,

principal impulsora de la respuesta internacional frente a la crisis climática desde 1990, ha desarrollado normativas para mantenerse a la vanguardia en la transición y cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a 2030, un 55% de reducción de gases de efecto invernadero respecto al año 1990.

Esas circunstancias relacionadas con la protección medioambiental desencadenan la aprobación de la reciente Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en la que se establecen, entre otras muchas, medidas encaminadas a proteger los vehículos históricos. También distintas ordenanzas municipales de grandes ciudades otorgan protección a dichos vehículos al permitir a sus titulares el acceso a zonas de bajas emisiones en determinadas condiciones y circunstancias.

Respecto de la consolidada regulación de los vehículos históricos en el entorno europeo se hace patente la falta de sintonía española con las principales legislaciones europeas. El actual Reglamento español de vehículos históricos difiere con respecto a reglamentaciones europeas fundamentalmente en dos aspectos: en la escasa participación en el procedimiento de la sociedad civil a través de asociaciones, clubs, federaciones o entidades cualificadas sobre vehículos históricos y en la ausencia de exenciones de las inspecciones técnicas en vehículos de notable antigüedad.

Países como Francia, Grecia o Portugal, a título de ejemplo, otorgan un trato privilegiado en el procedimiento administrativo de clasificación a aquellas asociaciones representativas de los intereses de protección de los vehículos históricos. Son las certificaciones emitidas por las entidades representativas de la FIVA en aquellos países el elemento esencial para obtener por un propietario el reconocimiento de vehículo histórico. Portugal reconoce, además de al representante de la FIVA, facultad de emisión de certificación a otras dos entidades relacionadas con vehículos históricos. Mientras que Francia exige, además de la certificación de la representante de la FIVA en el país, que se suscriba una declaración responsable por el propietario del vehículo en el que manifieste no

haberse modificado el vehículo en aquellos elementos que impedirían su clasificación como histórico.

Respecto del tratamiento europeo en cuanto a las inspecciones técnicas de vehículos es general la regulación que privilegia a aquellos vehículos más antiguos. Portugal en su Decreto-Ley 144/2017 preceptúa que los vehículos con más de 30 años y certificado de vehículo histórico están exentos de la inspección técnica periódica. Países como Noruega, Suecia o Francia eximen de la ITV obligatoria a los vehículos de más de 50 años. Irlanda y Reino Unido eximen de inspección obligatoria a los vehículos con más de 40 años. Mientras que Alemania exime de ITV a los vehículos de colección "07" e Italia a los vehículo de época.

Se hace evidente la necesidad de desarrollar un nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, a través de este proyecto de real decreto, para dar una reglamentación acorde a las exigencias de los aficionados como máximos exponentes de la protección de este patrimonio histórico singular, así como adaptar la normativa española a las legislaciones europeas consolidadas en el tiempo y que han demostrado una eficacia protectora de los vehículos históricos. Todo lo cual repercutirá en la protección del patrimonio automovilístico español e impedirá que vehículos de extraordinario valor histórico puedan abandonar el país por existir significativas diferencias regulatorias y de tratamiento con respecto al resto de países europeos. Sin dejar de tener presente en el nuevo Reglamento todas aquellas carencias o deficiencias observadas durante casi tres décadas de aplicación del Reglamento aprobado a través del Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

Se indica a continuación una tabla con el número de vehículos que, a fecha de 31 de diciembre de 2021, están matriculados como históricos en Alemania, Francia y España.

ESTADO	VEHÍCULOS MATRICULADOS
ALEMANIA	595.046
FRANCIA	400.000*
ESPAÑA	44.435

\*(sin contar las motocicletas)

## 1.2. Fines y objetivos perseguidos.

Los fines y objetivos que se persiguen con este proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos son los siguientes:

- a)** Fomentar la conservación del patrimonio cultural e industrial automovilístico de nuestro país, constituido por los vehículos históricos.
- b)** Homogeneizar la regulación española sobre vehículos históricos con las legislaciones existentes en otros países de la Unión Europea y de nuestro entorno.
- c)** Evitar la pérdida o salida de vehículos históricos españoles fuera del territorio nacional.
- d)** Adecuar la circulación de los vehículos históricos en las ciudades a lo dispuesto en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que excepciona a los vehículos históricos de la aplicación de las medidas de reducción paulatina de emisiones, y en la Proposición no de Ley de la Comisión de Cultura y Deporte del Congreso de los Diputados, de 19 de octubre de 2021, por la que se insta al Gobierno, en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), a promover la eliminación de obstáculos normativos a la circulación de los vehículos históricos o de más de treinta años.

- e) Favorecer el sector económico de los profesionales y empresas de restauración de vehículos históricos y de compraventa de los mismos.

### **1.3. Medidas.**

Las principales medidas que se recogen en este proyecto de reglamento para la consecución de los fines y objetivos indicados, son las siguientes:

- a) Simplificación del procedimiento para la clasificación de los vehículos históricos y la consecuente reducción de su coste económico.**

Se establecen dos procedimientos para la clasificación de los vehículos como históricos, distinguiendo entre los vehículos que están sometidos a un control de la Administración por estar matriculados en España y pasar las inspecciones técnicas periódicas con regularidad, y los que no están sometidos a ningún control de la Administración española por provenir del extranjero o porque tuvieron una matrícula española pero están dados de baja en el Registro de Vehículos.

Se elimina la participación de agentes innecesarios en el procedimiento y la presentación de documentación reiterativa.

Se fomenta la participación en el procedimiento de las entidades relacionadas con vehículos históricos, por su especial conocimiento en la materia.

- b) Reglamentación de las reformas permitidas a los vehículos históricos y del procedimiento para su regularización.**

Se permiten en los vehículos históricos las reformas que hubieran sido habituales dentro del período de producción del modelo o posteriores a este período de producción y hasta quince años después de haber finalizado la producción del mismo, tanto si se han realizado antes o con posterioridad a la clasificación del vehículo como histórico. También se permiten las reformas encaminadas a restituir el vehículo a su estado original.

Se regula la instalación de sidecar en las motocicletas históricas.

**c) Exención de la inspección técnica periódica** a los vehículos históricos fabricados o matriculados por primera vez con anterioridad al 1 de enero de 1950, así como a los ciclomotores históricos con independencia de su antigüedad.

Se establece un plazo específico de cuatro años de inspección técnica periódica a las motocicletas históricas.

**e) Previsión de que los Municipios**, en el ámbito de sus competencias y atendiendo al uso ocasional y no como medio de transporte cotidiano del vehículo, **permitan** en sus ordenanzas municipales **el acceso y la circulación de vehículos históricos en las zonas de bajas emisiones**, en las condiciones y circunstancias que en dichas ordenanzas se determine.

#### **1.4. Adecuación a los principios de buena regulación.**

En la elaboración de este proyecto de real decreto se han observado los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de

1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

**Principios de necesidad y eficacia.** El proyecto del presente real decreto es el instrumento adecuado y necesario para adaptar la normativa sobre vehículos históricos a las nuevas necesidades actuales desde el aspecto social y legislativo. Es preciso realizar una profunda modificación de la regulación vigente para facilitar la clasificación de los vehículos como históricos y, en consecuencia, preservar el patrimonio cultural e industrial automovilístico de nuestro país.

**Principio de proporcionalidad.** La iniciativa reglamentaria contiene la regulación imprescindible para alcanzar los objetivos propuestos, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios. Se recoge la regulación imprescindible para la protección adecuada de este patrimonio histórico aunando facilidades para el interesado en clasificar como histórico un vehículo junto con medidas que garantizan la originalidad y seguridad de dichos automóviles.

**Principio de seguridad jurídica.** La reforma propuesta es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y tiene en consideración la normativa existente en otros Estados de la Unión Europea y de nuestro entorno sobre esta materia. Por lo tanto, se genera un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de los interesados.

**Principio de transparencia.** Durante el procedimiento de elaboración de la norma se ha permitido la participación activa de los potenciales destinatarios. Con carácter previo, se ha dado cumplimiento al trámite de consulta pública y, posteriormente, se ha llevado a cabo el trámite de audiencia e información pública, así como la preceptiva petición de informe a los miembros de Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

**Principio de eficiencia.** La reforma propuesta reduce cargas administrativas ya que hay una importante simplificación del procedimiento para la clasificación de los vehículos como históricos. En cuanto a la gestión de los recursos públicos, los costes que conllevan las medidas propuestas se encuentran asumidos dentro de los servicios ordinarios del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, no suponiendo un incremento específico de coste.

### **1.5. Análisis de alternativas.**

La consecución de los objetivos que se pretenden conseguir con la propuesta normativa exige una revisión importante del actual procedimiento para la clasificación de los vehículos como históricos.

La regulación de los vehículos históricos está contenida en el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio. La implementación de las medidas estructurales necesarias para lograr esos objetivos sólo se puede abordar a través de la aprobación de un nuevo Reglamento de Vehículos Históricos que sustituya al actual.

En consecuencia, no cabe adoptar ninguna otra alternativa regulatoria ni tampoco contemplar soluciones alternativas no regulatorias que puedan alcanzar el cumplimiento de los objetivos perseguidos en la norma propuesta.

### **1.6. Plan Anual Normativo**

Este proyecto de real decreto no está incluido en el Plan Anual Normativo del año 2022 porque no está prevista su aprobación este año, sino en el año 2023.

## **2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO**

## 2.1. Contenido.

El proyecto de real decreto tiene un artículo único por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, siete disposiciones finales y el texto del Reglamento de Vehículos Históricos.

El Reglamento de Vehículos Históricos que se aprueba por este real decreto se compone de veintitrés artículos, agrupados en siete capítulos, y de cinco anexos.

El **artículo único** aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 5.f) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

La **disposición adicional primera** contempla la posibilidad de que los Municipios, en el ámbito de sus competencias, y atendiendo al uso ocasional y no como medio de transporte cotidiano de los vehículos históricos, prevean en sus ordenanzas municipales el acceso y la circulación de vehículos históricos en las zonas de bajas emisiones, para fomentar la conservación y el conocimiento del patrimonio cultural e industrial automovilístico.

Esta previsión es coherente con la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que en su artículo 14, sobre promoción de la movilidad sin emisiones, exceptiona a los vehículos históricos de las medidas de reducción paulatina de emisiones, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea y en desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050.

Asimismo, está en consonancia con la Proposición no de Ley aprobada por unanimidad por la Comisión de Cultura y Deporte del Congreso de los Diputados en su sesión del día 19 de octubre de 2021, en la que se insta al Gobierno, en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), a

promover la eliminación de obstáculos normativos a la circulación de los vehículos históricos o de más de treinta años, con objeto de facilitar la conservación del patrimonio cultural e industrial automovilístico.

En esta Proposición no de Ley se indica que en los últimos años hay una tendencia al establecimiento de restricciones al uso de vehículos a motor en las ciudades por motivos medioambientales, lo que implica una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, pero que tiene una repercusión negativa para los vehículos históricos. Sin embargo, estos vehículos no representan un problema ni desde el punto de vista medioambiental ni para la ordenación del tráfico en las ciudades ya que se utilizan de forma mucho menos frecuente y con muchas más atenciones que los vehículos modernos y recorren distancias pequeñas con una parte insignificante del consumo general de carburante y de la polución.

Continúa exponiendo que las principales razones del uso de los vehículos históricos son salidas recreacionales esporádicas y la participación en eventos de exhibición, por lo que su incidencia desde el punto de vista medioambiental es totalmente marginal. Se trata de vehículos que consumen menos al ser más ligeros, son propulsados casi exclusivamente por gasolina y su potencia y velocidad máxima son más bajas que los vehículos modernos.

Por lo tanto, resulta conveniente prever en nuestro país la posibilidad de eximir del cumplimiento de las restricciones medioambientales en las ciudades a los vehículos históricos, de la misma manera que se ha establecido ya en otros países como Francia, Alemania, Italia, Hungría, Dinamarca, Suecia y Reino Unido.

La **disposición adicional segunda** hace referencia a que lo dispuesto en el reglamento, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se entiende sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas a través de sus estatutos. Esta regulación es semejante a la prevista en la disposición adicional

segunda del Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

La **disposición adicional tercera** establece que la modificación del anexo II del Reglamento General de Vehículos, que se reforma a través de este real decreto, se podrá seguir llevando a cabo mediante una norma con rango de orden, de acuerdo con la habilitación prevista en la disposición final tercera del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el citado Reglamento. Así se evita que esta modificación pueda congelar el rango de la norma y obligue a que en el futuro las reformas de ese anexo se tengan que realizar por una norma con rango de real decreto.

La **disposición transitoria única** alude a los procedimientos para la clasificación de los vehículos históricos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del nuevo reglamento, que se tramitarán y resolverán de acuerdo con la normativa vigente en el momento de iniciarse el procedimiento, es decir, conforme al Reglamento de vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

No obstante, se contempla la posibilidad de que el interesado pueda desistir de la solicitud con anterioridad a la resolución, supuesto en que se aplicará el procedimiento previsto en el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos.

La **disposición derogatoria única** deroga expresamente el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

La **disposición final primera** modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1993, de 23 de diciembre y tiene dos apartados.

A través del apartado Uno se modifica el artículo 36.1.a) del citado Reglamento, que se reformó recientemente a través del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1993, de 23 de diciembre.

En primer lugar, la modificación pretende solucionar los problemas de interpretación que han surgido con la redacción actual del citado artículo, que establece que la baja temporal de los vehículos tendrá una duración de un año, ya que se puede entender que se trata de un plazo fijo y que no cabe solicitar el alta del vehículo antes de que finalice el período de un año.

Es frecuente que los propietarios de vehículos soliciten su baja temporal para realizar procesos de restauración o simplemente las reparaciones precisas con el fin de poder clasificarlos como históricos y así, durante este tiempo, no tener que pagar el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. El período de tiempo necesario para efectuar esas reparaciones suele ser inferior al año por lo que una vez que han finalizado, la intención del propietario es pedir el alta del vehículo e iniciar el procedimiento para la clasificación del vehículo como histórico. No tiene sentido obligar a mantener el vehículo en situación de baja temporal durante un plazo de tiempo fijo y la cuestión debe quedar clara en la norma.

Por este motivo, en la modificación propuesta se establece que la baja temporal tendrá una duración máxima de un año, de manera que el titular podrá solicitar el alta del vehículo antes de que finalice el plazo de un año desde que solicitó la baja temporal.

En segundo lugar, se exime del cumplimiento del plazo máximo de un año de duración de la baja temporal a los vehículos agrícolas, por lo que podrán seguir en situación de baja temporal de forma indefinida, hasta que el titular cambie su situación a baja definitiva, alta o se produzca un cambio de titularidad.

El Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola, establece los requisitos para la inscripción y baja de los vehículos agrícolas en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola de la comunidad autónoma. Estas inscripciones y bajas son previas a las que se efectúan en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. La existencia de una normativa específica sobre el registro este tipo de vehículos y los posibles problemas de coordinación que pueden surgir entre los registros autonómicos y el estatal en esta materia, han motivado que se exima a los vehículos agrícolas de la aplicación de la normativa general sobre el alta automática de los vehículos dados de baja temporal una vez transcurrido el plazo máximo de un año.

Mediante el apartado Dos se modifica el anexo II D. "Servicio al que se destinan los vehículos", para añadir el servicio "histórico" y recoger su definición. Esta modificación es necesaria ya que el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos prevé que cuando se clasifiquen como históricos los vehículos matriculados en España con una antigüedad superior a treinta años y tengan la inspección técnica periódica en vigor, se expedirá un permiso de circulación por cambio de servicio a histórico. Asimismo, el servicio "histórico" figurará en el permiso de circulación del resto de los vehículos que, por no cumplir los requisitos anteriores, se matriculen como históricos.

La **disposición final segunda** modifica el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, y tiene tres apartados.

Por una parte, modifica los artículos 2.d), 5.9 y 6.2 del citado Real Decreto para adaptarlos al nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, en el que desaparece el trámite de "catalogación" para considerar a un vehículo como histórico y se utiliza el término genérico de "clasificación". En consecuencia, se suprime la referencia a la "catalogación" de vehículos históricos y se sustituye por el término de "clasificación". También se elimina la mención que ahora figura en dos de los citados artículos al "Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de

Vehículos Históricos”, y se sustituye por mención a este real decreto por el que se aprueba el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, que deroga el Real Decreto 1247/1995.

Por otra parte, en el artículo 6.2, sobre frecuencia de las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos históricos, se introduce una mención expresa a las motocicletas, que pasarán inspección cada cuatro años, y a los ciclomotores, que quedan totalmente exentos de pasar inspecciones periódicas. Todo ello, debido a su singularidad y con el fin de favorecer su clasificación como históricos ya que hasta la fecha el número de este tipo de vehículos que se han legalizado como históricos es muy reducido en relación con el resto de categorías de vehículos.

Por lo que respecta a los ciclomotores, se trata de vehículos básicos y sencillos muy parecidos a las bicicletas y, en la práctica, su uso está limitado a la circulación por vías urbanas. Si ahora ya resulta complicado llevar un ciclomotor con matrícula ordinaria a pasar la inspección técnica periódica, por estar las estaciones ITV fuera de las ciudades, este problema se agudiza cuando se trata de ciclomotores históricos pues, por su antigüedad, tienen una configuración más frágil que los modernos, resultando aún más peligrosa su circulación por las vías interurbanas.

También se establece en el citado precepto que quedan exentos de someterse a la inspección técnica periódica los vehículos históricos fabricados o matriculados por primera vez antes del 1 de enero de 1950. Esta modificación constituye una importante novedad y está motivada por la sencillez de los sistemas de los vehículos fabricados o matriculados con anterioridad a la citada fecha, que no requieren un control, por la fragilidad de sus piezas con el consiguiente riesgo de rotura en las inspecciones técnicas periódicas y por la escasa circulación de estos vehículos, que suele ser muy residual (una o dos veces al año).

La **disposición final tercera** modifica la disposición adicional tercera del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre vehículos al final de su vida útil y por el que

se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/19898, de 23 de diciembre.

Esta modificación adapta lo establecido en la misma sobre rehabilitación de vehículos dados de baja definitiva y con certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental, siempre que tengan un especial interés histórico o singularidad, a lo dispuesto en el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, en el que, entre otras cuestiones, desaparece “la resolución del órgano competente de la comunidad autónoma en la que se cataloga al vehículo como histórico” y se sustituye por “el informe del Servicio Técnico de Vehículos Históricos”.

La **disposición final cuarta** establece que en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor del presente real decreto la persona titular del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo promoverá la modificación del Manual de Procedimiento de Inspección de Estaciones ITV para incluir una sección específica reguladora de las pruebas de inspección de vehículos históricos.

Debido a las características técnicas de este tipo de vehículos, hay casos en que no es posible aplicar la normativa general en cuanto a elementos que hay que inspeccionar, pruebas a realizar o utilización de maquinaria de inspección. Por lo tanto, para proteger a los vehículos clasificados como históricos es necesario fijar en el citado Manual los criterios de actuación que deben seguir las estaciones ITV en su inspección técnica periódica, en función de la antigüedad y características del vehículo histórico de que se trate.

La **disposición final quinta** se refiere al desarrollo normativo y habilitación para la modificación de los anexos del reglamento, facultades que se atribuyen conjuntamente a las personas titulares de los Ministerios del Interior y de Industria, Comercio y Turismo. Esta previsión implica que mediante una norma con rango de orden se puede desarrollar el contenido del reglamento y modificar sus anexos.

La **disposición final sexta** alude al título competencial, que está recogido en el artículo 149.1.21<sup>a</sup> de la Constitución, y atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La **disposición final séptima** contiene la fecha de entrada en vigor del real decreto, prevista para el 2 de enero de 2023.

### **Reglamento de Vehículos Históricos:**

El Capítulo I, sobre disposiciones generales, está integrado por tres artículos.

El **artículo 1** regula su objeto, que es el establecimiento de una reglamentación especial para los vehículos históricos ya que, debido a su antigüedad o singularidad, no pueden registrarse por la normativa común. En particular, se regula el procedimiento para clasificar un vehículo como histórico, así como los requisitos técnicos y normas de uso y circulación.

El **artículo 2** contiene las definiciones necesarias para la interpretación del reglamento. Se destacan la definición de vehículo histórico, la clasificación de vehículo histórico (procedimiento administrativo para la consideración de un vehículo como histórico) y la de grupo de vehículo (que determinará el procedimiento aplicable).

Como novedad, cabe mencionar la definición de los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos, entidades que evaluarán los vehículos que se pretendan clasificar como históricos en los casos previstos en el reglamento. Se trata de una nueva entidad que desempeñará una labor similar a la que corresponde a los laboratorios según el reglamento actual. La diferencia fundamental en relación con los laboratorios oficiales es que no es preciso que estén habilitados por la comunidad autónoma ya que es suficiente con una declaración responsable ante la Dirección General de Tráfico, y que sus informes, que también se definen en este

artículo, tienen validez en todo el territorio nacional (ahora su validez se limita al ámbito de la comunidad autónoma).

Por último, se incluye la definición de entidad relacionada con vehículos históricos, cuya finalidad debe ser fomentar la conservación y uso de los vehículos históricos. Tiene que disponer de los conocimientos necesarios para emitir los certificados previstos en el reglamento, que también se definen. Con el fin de garantizar que la entidad posee esos conocimientos y que no se trata de una entidad creada específicamente para emitir certificados en determinados casos concretos, se exige que esté legalmente constituida e inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones del Ministerio del Interior con una antigüedad superior a cinco años. Entre esas entidades, cabe mencionar la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), que aglutina a más de 400 clubs en España.

El **artículo 3** se refiere al ámbito de aplicación de la norma. Especifica, de forma similar a la regulación actual, los requisitos de los vehículos para que puedan considerarse como históricos:

1. Haber sido fabricado o matriculado por primera vez con anterioridad a treinta años como mínimo, haber dejado de producirse su tipo específico y estar en su estado original, sin haber sido sometido a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características o componentes principales.

Como novedad, se exige también que estén en un correcto estado de mantenimiento y conservación. El mantenimiento se refiere a los componentes del vehículo que tienen un desgaste (niveles de agua, aceite, líquido de frenos, gomas de las escobillas, lámparas, neumáticos, etc.) y la conservación afecta al aspecto estético del vehículo (carrocería sin abolladuras y sin óxido, paragolpes sin aristas, gomas alrededor del parabrisas que no estén cuarteadas, ruedas con tapacubos, tapicería interior, etc.). Es preciso introducir esta exigencia toda vez que la experiencia ha demostrado que hay vehículos que si bien cumplen las condiciones técnicas para ser clasificados como históricos, tienen unos problemas de

mantenimiento y conservación que deprecian su valor y deben impedir su clasificación como históricos hasta que no se corrijan.

2. Los incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español, o declarados de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento con trascendencia histórica.

3. Los de colección, entendiéndose por tales los que, por sus características, singularidad, escasez manifiesta u otra circunstancia especial muy sobresaliente, merezcan acogerse al régimen de los vehículos históricos.

El Capítulo II, sobre procedimiento de clasificación, está integrado por siete artículos.

El **artículo 4** se refiere a la iniciación del procedimiento de clasificación de un vehículo como histórico, que podrá realizarse por solicitud de su titular o por quien acredite suficientemente su propiedad.

El **artículo 5** establece los dos grupos de vehículos que existen a efectos de determinar el procedimiento aplicable para la clasificación de los vehículos como históricos:

- a) Grupo A: los que tienen una matriculación ordinaria en España, una antigüedad de fabricación superior a treinta años y la inspección técnica en vigor.
- b) Grupo B: el resto de vehículos contemplados en el artículo 3 que no cumplan los requisitos establecidos en la letra a) anterior.

Esta división de los vehículos constituye una novedad y sirve de base para determinar luego el tipo de procedimiento administrativo que se aplicará para la clasificación de los vehículos como históricos.

El **artículo 6** determina dos procedimientos para la consideración de un vehículo como histórico, según pertenezca al Grupo A o B, estableciendo los requisitos generales de tramitación en cada caso:

**a)** Requisitos en vehículos del Grupo A. Se establece un procedimiento muy sencillo o abreviado para estos vehículos ya que están controlados por la Administración al tener su matrícula ordinaria en España, disponen de su documentación (tarjeta ITV y permiso de circulación) y están al corriente de las inspecciones técnicas periódicas.

Se exigen los siguientes requisitos: declaración responsable del propietario del vehículo de que es susceptible de ser clasificado como histórico, inspección técnica periódica en vigor y expedición por una Jefatura Provincial de Tráfico del permiso de circulación por cambio de servicio a histórico.

Por lo tanto, en este procedimiento se eliminan todos los trámites previstos en la normativa actual para catalogar los vehículos como históricos: inspección en un laboratorio oficial (previa presentación de la documentación reglamentaria), catalogación como histórico por la Comunidad Autónoma, inspección por una Estación ITV que emite una tarjeta ITV y matriculación como histórico en una Jefatura Provincial de Tráfico.

La declaración responsable está regulada en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que la define como el documento suscrito por un interesado en el que éste manifiesta, bajo su responsabilidad, que cumple con los requisitos establecidos en la normativa vigente para obtener el reconocimiento de un derecho o facultad o para su ejercicio, que dispone de la documentación que así lo acredita, que la pondrá a disposición de la Administración cuando le sea requerida, y que se compromete a mantener el cumplimiento de las anteriores obligaciones durante el tiempo inherente a dicho reconocimiento o ejercicio.

Se trata de una figura jurídica cuyo empleo es cada vez más generalizado en el ordenamiento jurídico español, por lo que se ha estimado oportuno incorporarla en este nuevo procedimiento simplificado de clasificación de vehículos históricos.

Estos vehículos del Grupo A no se matriculan como históricos, sino que se les expide un permiso de circulación por cambio de servicio a histórico.

**b) Requisitos en vehículos del Grupo B.** Se establece un procedimiento algo más complejo que el anterior ya que se trata de vehículos que no están controlados por la Administración por proceder del extranjero o tener una matrícula española pero están dados de baja en el Registro de Vehículos. En consecuencia, es preciso someterlos a un estudio detallado para permitir su clasificación como históricos.

Se exigen los siguientes requisitos: inspección del vehículo por un Servicio Técnico de Vehículos Históricos, que emitirá un informe acreditativo del cumplimiento de los requisitos previstos en el Reglamento, inspección técnica por una estación ITV con emisión de la tarjeta ITV y matriculación como histórico en una Jefatura Provincial de Tráfico.

En relación con el procedimiento actual, se elimina la resolución favorable de catalogación como histórico dictada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma toda vez que se considera innecesaria pues su contenido es similar al del informe que emite el laboratorio oficial. Por otra parte, las funciones que el nuevo Reglamento atribuye al Servicio Técnico de Vehículos Históricos vienen a sustituir a las que ahora se asignan a los laboratorios oficiales.

El **artículo 7** recoge la documentación previa que se debe presentar al Servicio Técnico de Vehículos Históricos junto a la solicitud de inspección y emisión del informe técnico. Afecta a los vehículos del Grupo B.

Está constituida por cualquiera de los siguientes documentos que recoja las características técnicas del vehículo necesarias para la confección de la tarjeta ITV: la documentación que obre en su poder, el certificado del fabricante o el certificado de entidad nacional relacionada con vehículos históricos. Si el vehículo hubiera estado matriculado anteriormente en España, se presentará también el permiso de circulación o, en su defecto, certificación de la Jefatura de Tráfico en la que fue matriculado.

En el caso de vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural, o vehículos de colección, documentación acreditativa de esta circunstancia.

En relación con la documentación que se presenta en la actualidad al laboratorio oficial, se suprimen el informe del fabricante o entidad relacionada con vehículos históricos que exprese la razón por la que podría procederse a la consideración del vehículo como histórico y la ficha reducida de características técnicas emitida por el fabricante o entidad relacionada con vehículos históricos.

Se considera que estos documentos son innecesarios toda vez que el nuevo Reglamento ya establece en su artículo 3.1 los requisitos objetivos que deben reunir los vehículos para su clasificación como históricos, por lo que no tiene sentido exigir otra documentación complementaria. Además, el contenido de la ficha reducida, relativo a las características técnicas del vehículo, ya figura en cualquiera de los documentos que se presentará al laboratorio para confeccionar la tarjeta ITV.

El **artículo 8** regula la actuación del Servicio Técnico de Vehículos Históricos, que también se refiere a los vehículos del grupo B.

Consiste en la emisión de un informe técnico, previa inspección del vehículo y examen de la documentación presentada. En el caso de los ciclomotores, debido a su singularidad, no se exige la inspección técnica ni la emisión del informe técnico.

El informe técnico tiene validez en todo el territorio nacional, lo que constituye una novedad ya que ahora los informes que emiten los laboratorios oficiales tienen validez en la comunidad autónoma en la que están acreditados. El cambio propuesto elimina trabas administrativas ya que permite al interesado elegir una Estación ITV situada en otra Comunidad Autónoma para pasar la inspección técnica del vehículo y emisión de la tarjeta ITV, desapareciendo la limitación actual de tener que realizar todo el procedimiento en la misma Comunidad Autónoma.

El **artículo 9** se refiere al contenido del informe técnico del Servicio Técnico de Vehículos Históricos.

Se especifica de forma detallada el contenido de este informe: identificación del vehículo y descripción de la inspección realizada, análisis técnico de la autenticidad del vehículo y motivos por los que puede clasificarse como histórico, propuestas de exenciones para las inspecciones técnicas periódicas, frecuencia o en su caso exención de las inspecciones técnicas periódicas, propuestas de limitaciones a la circulación, si fueran procedentes, y resultado final.

El resultado final puede ser favorable o desfavorable a la clasificación del vehículo como histórico. En el caso de que sea desfavorable o, siendo favorable el interesado no esté de acuerdo con las valoraciones del Servicio Técnico de Vehículos Históricos, se contempla que el interesado pueda manifestar su disconformidad ante ese Servicio y, en caso de desacuerdo, ante la Jefatura de Tráfico que, a la vista del expediente y de los informes que estime necesarios, resolverá la controversia. Esta previsión está basada en el artículo 16 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

El **artículo 10** regula la actuación de la Estación ITV en la inspección técnica del vehículo.

En el caso de los vehículos del Grupo A, se suprime el trámite de inspección técnica previa y no se expide una nueva tarjeta ITV. Por lo tanto, cuando venza el

plazo de inspección técnica periódica del vehículo, el interesado solicitará en la estación ITV la anotación en la tarjeta ITV del cambio de servicio a histórico y del nuevo plazo de inspección técnica periódica que le corresponda en función de su antigüedad.

En el supuesto de los vehículos del Grupo B, sí se exige, como en la actualidad, la inspección técnica del vehículo en una Estación ITV para la expedición de la tarjeta ITV. En esta inspección se realizará una comprobación de los datos que figuran en el informe técnico favorable del Servicio Técnico de Vehículos Históricos, de la misma forma que ahora se prevé en relación con la resolución del órgano competente de la Comunidad Autónoma. En la tarjeta ITV que se expida se expresarán, entre otras cuestiones, la fecha de fabricación si fuera conocida y, si no lo fuera, la de matriculación; las limitaciones de circulación que, en su caso, se hubieran impuesto; la periodicidad de las inspecciones o, en su caso, la exención de las mismas; y las comprobaciones técnicas exentas en posteriores inspecciones técnicas. Si se trata de ciclomotores, debido a su especial configuración, se sustituye el informe técnico favorable del Servicio Técnico de Vehículos Históricos por un certificado de una entidad relacionada con vehículos históricos.

Por último, se prevé que si la estación ITV detecta discrepancias significativas entre lo reflejado en el informe del Servicio Técnico de Vehículos Históricos y lo verificado en la inspección del vehículo, lo podrá poner en conocimiento de la Jefatura de Tráfico para el posible inicio del correspondiente procedimiento sancionador, por presunta infracción a lo dispuesto en la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

El Capítulo III, sobre reformas y sustitución de piezas, está integrado por tres artículos.

El **artículo 11** se refiere a la norma general sobre las reformas de los vehículos históricos, estableciendo que no se admitirán las que comprometan la originalidad del vehículo o comprometan sustancialmente su estética.

El **artículo 12** regula las reformas permitidas y el procedimiento para su regularización. Constituye una novedad en relación con la regulación actual, en la que no se mencionan de forma expresa las reformas ni se contempla su regularización. Simplemente se limita a establecer con carácter general que para la calificación de un vehículo como histórico, sus piezas constitutivas se tienen que haber fabricado en el período de producción normal del tipo o variante de que se trate y de sus recambios, con excepción de sus elementos fungibles y que si hubiera habido modificaciones en la estructura o componentes, la consideración de vehículo histórico se determinara en el momento de catalogación.

En primer lugar, se establece que se permitirán aquellas reformas que, con independencia de la fecha de realización de las mismas, fueren habituales dentro del período de producción del modelo o posteriores a dicho período y hasta quince años después de haber finalizado el mismo, que pudieran afectar a la estructura, sistemas o componentes del vehículo. El plazo de quince años se corresponde con los criterios establecidos a nivel internacional por la Federación Internacional de Vehículos Antiguos (FIVA) para considerar que se mantiene la originalidad de un vehículo y es el que se ha recogido ya en otros países como Francia, Italia y Portugal.

También se permitirán las reformas encaminadas a restituir el vehículo a su estado original toda vez que se pueden dar casos en que el propietario de un vehículo lo quiera clasificar como histórico pero tiene alguna reforma que lo impide de acuerdo con la nueva normativa. Es necesario prever la posibilidad de que pueda revertir esta situación y conseguir la clasificación que pretende.

En segundo lugar, se especifica el procedimiento para la regularización de las reformas, distinguiendo si se trata de reformas realizadas antes o después de la clasificación del vehículo como histórico.

En el caso de que se hayan realizado antes de la clasificación del vehículo como histórico, se recogerán en el certificado favorable expedido por una entidad relacionada con vehículos históricos si se trata de vehículos del grupo A, y en el informe del Servicio Técnico de Vehículos Históricos, en el supuesto de vehículos del grupo B.

Por lo que se refiere a las reformas realizadas tras la clasificación del vehículo como histórico, si no implican la modificación de los datos técnicos de la tarjeta ITV, se solicitará a una entidad relacionada con vehículos históricos un certificado de conformidad, que se presentará en la estación ITV en la fecha de la próxima inspección técnica que por frecuencia reglamentaria le corresponda. En el caso de que las reformas impliquen una modificación de los datos técnicos de la tarjeta ITV, además de solicitar el certificado de conformidad anterior a la citada entidad, deben presentar el vehículo a inspección. La estación ITV, a la vista del certificado y de la comprobación de la reforma, realizará las anotaciones que procedan en la tarjeta ITV.

Por último, se contempla el procedimiento para regular la instalación de sidecar en las motocicletas, cuestión sobre la que ahora existe un vacío normativo a pesar de ser frecuente que en la época de fabricación de las motocicletas que se pueden clasificar como históricas tuvieran instalado un sidecar y circularan con el mismo. Se establecen como requisitos que se trate de un modelo de sidecar que se instalase o permitiese su instalación en dicho modelo de motocicleta durante su período de producción o hasta quince años después y que se obtenga un certificado de conformidad de dicha instalación en una entidad relacionada con vehículos históricos o ingeniero competente. Luego, en el momento de la inspección periódica de la motocicleta, la estación ITV anotará este cambio en la tarjeta ITV y la Jefatura de Tráfico en el Registro de Vehículos.

Por lo tanto, en la regularización de las reformas de los vehículos históricos se concede una función importante a las entidades relacionadas con vehículos históricos ya que por su conocimiento sobre este tipo de vehículos son las más

adecuadas para certificar si las modificaciones que se han realizado cumplen los requisitos establecidos en el reglamento.

El **artículo 13** hace mención a las piezas constitutivas de los vehículos históricos, estableciendo, de forma similar a la vigente regulación, que deben haber sido fabricadas en el período de producción normal del tipo o variante de que se trate y de sus recambios, con excepción de los elementos fungibles, que podrán sustituirse por reproducciones o equivalencias fabricadas con posterioridad al período de producción normal. En el proyecto se añade la excepción relativa a las piezas que ya no existan o que no puedan ser adquiridas en el mercado a precio razonable, con el fin facilitar la clasificación de los vehículos como históricos.

El Capítulo IV, sobre matriculación y normas de circulación, está integrado por cinco artículos.

El **artículo 14** se refiere a los requisitos generales para la circulación de los vehículos históricos por las vías públicas. De la misma manera que en la regulación actual, se establece que deben estar dotados de permiso de circulación, tarjeta de inspección técnica, placas de matrícula y, en su caso, distintivo de vehículo histórico.

El **artículo 15** especifica la documentación que hay que aportar en la Jefatura de Tráfico para la obtención del permiso de circulación de los vehículos del grupo A. Se debe presentar solicitud de duplicado del permiso de circulación por cambio de servicio a histórico.

Los documentos son similares a los actuales, si bien se eliminan los que no resultan aplicables al tratarse de un vehículo ya matriculado en España y dotado de permiso de circulación y tarjeta ITV en vigor.

La resolución de catalogación del vehículo como histórico se sustituye por la declaración responsable del propietario del vehículo, y es preciso presentar el

certificado favorable de una entidad relacionada con vehículos históricos en el caso de que se hayan realizado reformas permitidas.

Desaparece la limitación actual de que la solicitud se tenga que presentar en la Jefatura Provincial de Tráfico del domicilio del solicitante ya que la progresiva implantación de la administración electrónica permite que cualquier Jefatura pueda asumir esa tramitación.

El **artículo 16** establece la documentación que hay que aportar en la Jefatura de Tráfico para la obtención del permiso de circulación de los vehículos del grupo B. En este caso, al igual que ahora, se debe presentar solicitud de matriculación de vehículo histórico, acompañada de documentos similares a los que se exigen en la actualidad.

El permiso de circulación que se expedirá a este tipo de vehículos históricos será idéntico al ordinario y figurará la matrícula original en el caso de vehículos que ya estuvieran matriculados en España o, en caso contrario, la matrícula histórica que se le asigne al vehículo. En consecuencia sólo va a figurar un número de matrícula en este documento.

Supone un cambio en relación con el permiso de circulación actual de los vehículos históricos, en el que pueden figurar dos matrículas: la matrícula histórica que se asigne al vehículo y, en su caso, la original si fuese conocida. Ahora a los vehículos históricos que tienen una matrícula ordinaria, se les asigna una matrícula histórica. Esta situación induce a error a los propietarios de estos vehículos ya que piensan que el vehículo tiene que circular con la placa de matrícula histórica, cuando la norma establece que tienen que llevar la placa de matrícula ordinaria.

Para finalizar, se elimina la previsión actual de que consten en el permiso de circulación las limitaciones a la circulación, si las hubiere, toda vez que éstas ya figuran en la tarjeta ITV.

El **artículo 17** determina que todo vehículo histórico que circule por las vías públicas debe tener un número de matrícula, que será el ordinario que ya tuviere asignado y, en el caso de que no tuviese matrícula ordinaria, se le asignará un número de matrícula de vehículo histórico.

Se suprime, por lo tanto, la previsión actual de que a los vehículos clasificados como históricos que ya tienen una matrícula ordinaria, se les asigna un número de matrícula histórica y de que los vehículos importados históricos a los que se les asigna matrícula histórica, además se les reserva una matrícula ordinaria.

Si bien en su momento, por motivos de tipo informático, se estableció que el vehículo histórico tuviera asignadas dos matrículas, histórica y ordinaria, en la actualidad esos problemas han desaparecido, por lo que con el nuevo reglamento sólo tendrá una matrícula.

De la misma manera que en la regulación actual, se establece que si el vehículo tiene matrícula ordinaria, deberá llevar, además, un distintivo de vehículo histórico.

También se indica la composición de la matrícula que se asigna a los vehículos históricos del grupo B, que son los que no están matriculados en España. Está compuesta por una letra H, un número que irá desde el 0000 al 9999 y tres letras comenzando por las letras BBB y terminado por las letras ZZZ. Se trata de la misma composición que la prevista para este tipo de vehículos en el anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos.

Asimismo, se regula el número de placas de matrícula, colocación, forma, dimensiones y procedimiento de estampación de los caracteres de estos vehículos, distinguiendo entre los matriculados o construidos con anterioridad a 1970, que se ajustarán a las condiciones reglamentarias exigidas en la época en que fueron puestos en circulación, y los posteriores a ese año, que deberán llevar placas homologadas o, en caso de no estar homologadas, ser conformes con los requisitos

exigidos por la normativa específica sobre esta materia. La redacción es similar a la que se recoge en el vigente Reglamento de Vehículos Históricos.

Como novedad, hay una regulación específica sobre los ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas, por su especial configuración, indicándose que llevarán una sola placa en la parte posterior, colocada en la posición originaria del vehículo y que, como ornato, las motocicletas podrán exhibir la matrícula pintada en los dos costados del guardabarros delantero. Esta previsión está relacionada con lo dispuesto en el derogado artículo 230 del Código de la Circulación, que establecía que en las motocicletas, la placa delantera se sustituirá por la inscripción de la matrícula pintada en los dos costados del guardabarros delantero.

Por último, se establece, de la misma manera que en la actualidad, que los vehículos históricos pueden llevar además, como ornato, la matrícula original extranjera.

El **artículo 18** regula las normas de circulación de los vehículos históricos. Contempla una regulación parecida a la actual, aunque introduce nuevas normas:

a) Se establece que los vehículos matriculados o puestos en circulación con anterioridad a su entrada en vigor podrán seguir circulando bajo las mismas condiciones técnicas con que fueron admitidos para su matriculación o puesta en circulación, reproduciendo el contenido de la disposición transitoria primera del Reglamento General de Vehículos.

Se trata de evitar que en el procedimiento de clasificación como histórico de un vehículo se exija la modificación de elementos técnicos de los que disponía en el momento de su matriculación o puesta en circulación, como, por ejemplo, la reducción del número de plazas, modificación de color del alumbrado, exigencia de instalación de cinturones de seguridad, de tercera luz de freno, etc. Estos cambios alteran la configuración inicial del vehículo y deprecian su valor y originalidad.

b) Se prevé la exención de la inspección técnica periódica a los vehículos clasificados como históricos que fueran fabricados o matriculados por primera vez con anterioridad al 1 de enero de 1950, y a todos los ciclomotores, con independencia de su antigüedad. Todo ello, por los motivos ya indicados en este apartado de la memoria sobre la disposición final segunda del proyecto de real decreto.

c) Se especifican los sistemas de alumbrado y señalización óptica mínimos para permitir la circulación de los vehículos históricos entre la puesta y la salida del sol, y en circunstancias que hagan necesario el empleo de estos sistemas, distinguiendo entre ciclomotores, motocicletas y resto de vehículos.

Es necesario recoger esta especificación ya que una interpretación estricta del precepto en la redacción actual puede implicar el establecimiento de limitaciones excesivas a la circulación de algunos vehículos históricos que no están justificadas por no afectar a la seguridad vial.

d) Se introduce la previsión de que no pueden circular a más de 80 km/h si por construcción están exentos de llevar cinturones de seguridad en las plazas delanteras y no los llevaren instalados.

El Capítulo V, sobre normas de utilización, está integrado por el **artículo 19**, sobre usos prohibidos a vehículos históricos. Se prohíbe la utilización de los vehículos históricos para realizar transporte público de viajeros o de mercancías y se establece que cualquier otro uso que se pretenda efectuar con este tipo de vehículos deberá someterse a lo que determine la autoridad competente para la regulación de la actividad que se pretenda efectuar.

Se ha considerado oportuno incluir en el nuevo reglamento esta disposición para evitar el uso indiscriminado con fines económicos de los vehículos históricos ya que puede perjudicar su conservación y afectar de manera negativa a la seguridad

vial. La utilización de los vehículos históricos debe ser fundamentalmente de tipo esporádico y ocasional.

El Capítulo VI, sobre Servicios Técnicos de Vehículos Históricos, está integrado por tres artículos.

El **artículo 20** determina los requisitos que deben reunir los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos para poder ejercer la actividad prevista en este reglamento.

Estos Servicios Técnicos de Vehículos Históricos tienen que estar acreditados conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 como entidad de inspección de tercera parte en vehículos históricos, realizada por la Entidad Nacional de Acreditación. Asimismo, deben suscribir pólizas de responsabilidad civil, avales u otras garantías financieras equivalentes que cubran los riesgos de su responsabilidad, respecto de daños materiales y personales a terceros, por una cuantía mínima de 1.200.000,00 euros, habiéndose tomado como referencia para fijar este importe, el establecido para los organismos de control en el artículo 43 del Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial.

El **artículo 21** regula la habilitación de los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos, una vez obtenida la acreditación. Para ello, tienen que presentar ante la Dirección General de Tráfico una declaración responsable en la que manifiesten que cumplen los requisitos del reglamento para ejercer su actividad, de acuerdo con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El **artículo 22** establece los supuestos en que se puede suspender o extinguir la habilitación concedida al Servicio Técnico, previa la instrucción del procedimiento sancionador. Fundamentalmente se refiere al incumplimiento de los requisitos fijados en el artículo 20, además del relativo a la obligación de comunicar a la Dirección

General de Tráfico la información y documentación que le fuese requerida en el ámbito de su actuación conforme al presente reglamento.

El Capítulo VII, sobre régimen sancionador, está integrado por el **artículo 23**, y remite, en el caso de incumplimiento de lo dispuesto en este reglamento, a la aplicación del régimen de infracciones y sanciones previsto en el Título V del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre y en el Título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

El reglamento tiene cinco anexos. En los cuatro primeros anexos se recogen los modelos de los informes o certificados que tienen que expedir las distintas entidades que intervienen en el procedimiento de clasificación de los vehículos históricos. Por motivos de seguridad jurídica, es preciso establecer unos modelos determinados con un contenido uniforme. El último anexo contempla el modelo de distintivo de vehículo histórico.

El **anexo I** contiene el modelo de informe del Servicio Técnico de Vehículos Históricos, que tiene los siguientes puntos: documentación aportada, inspección del vehículo, documento de control (datos técnicos del vehículo y matrícula), exenciones y condiciones técnicas en las inspecciones periódicas, frecuencia de las inspecciones periódicas, limitaciones a la circulación, componentes no originales y valoración final y observaciones.

El **anexo II** contiene el modelo del certificado acreditativo de las características técnicas del vehículo. Se puede expedir por una entidad relacionada con vehículos históricos o por un Servicio Técnico de Vehículos Históricos distinto de aquél en que se presente la solicitud de informe de clasificación de vehículo histórico.

El **anexo III** contiene el modelo del certificado de reformas previas a la clasificación de vehículo histórico, para los vehículos del grupo A. Se puede expedir

por cualquiera de las entidades que emiten el certificado del anexo II. Recoge las citadas reformas que se han efectuado al vehículo, indicando si están o no autorizadas.

El **anexo IV** contiene el modelo del certificado de conformidad de reformas realizadas con posterioridad a la clasificación del vehículo como histórico. Se puede expedir por cualquiera de las entidades que emiten los certificados de los anexos II y III. Recoge las mencionadas reformas autorizadas que se han realizado al vehículo y si implican o no modificación de la tarjeta ITV.

El **anexo V** recoge el modelo de distintivo de vehículo histórico. Se especifica el lugar donde tiene que ir colocado, sus dimensiones y colores.

El distintivo actual está constituido por una placa rígida ya que se elabora de acuerdo con las normas sobre placas de matrícula. Por el contrario, el nuevo distintivo VH es adhesivo, de forma similar a los distintivos de inspección técnica periódica, medioambientales o de uso compartido, lo que facilita su colocación en el vehículo. Además, se prevé su colocación en el ángulo superior derecho del parabrisas por su cara interior, de forma similar al distintivo de inspección técnica periódica.

## **2.2. Análisis jurídico.**

### **2.2.1. Base jurídica y rango normativo.**

El Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, se dictó como consecuencia de la habilitación contenida en el apartado 1 de la disposición final primera del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que facultaba al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta Ley.

De acuerdo con el artículo 5 f) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se atribuye al Ministerio del Interior la competencia para regular las normas especiales que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomenten la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico, y el apartado 1 de su disposición final segunda habilita al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta ley.

En consecuencia, la base jurídica de este proyecto de real decreto, que aprueba un nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, se encuentra en el citado apartado 1 de la disposición final segunda de dicho texto refundido.

Desde el punto de vista de la legalidad formal, el proyecto es conforme con la atribución genérica al Gobierno del ejercicio de la potestad reglamentaria en el artículo 97 de la Constitución, concretada a favor de Consejo de Ministros en el artículo 5.1 h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Asimismo, desde un punto de vista del rango normativo, con arreglo al artículo 24.1. c) de la citada Ley 50/1997, de 27 de noviembre, deben adoptar la forma de reales decretos acordados en Consejo de Ministros las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia de éste y las resoluciones que deban adoptar dicha forma jurídica.

### **2.2.2. Entrada en vigor.**

El artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, establece que las disposiciones de entrada en vigor de las leyes o reglamentos, cuya aprobación o propuesta corresponda al Gobierno o a sus miembros, y que impongan nuevas obligaciones a las personas físicas o jurídicas que desempeñen una actividad económica o profesional como consecuencia del ejercicio de ésta,

preverán el comienzo de su vigencia del 2 de enero o el 1 de julio siguientes a su aprobación.

En consecuencia, de acuerdo con el citado precepto, se ha fijado como fecha de entrada en vigor del real decreto, el 2 de enero de 2023.

La norma tiene una vigencia indefinida, por cuanto tiene vocación de permanencia sin límite temporal alguno.

### **2.2.3. Derogación normativa.**

El proyecto de real decreto incluye una cláusula derogatoria genérica y deroga de manera expresa el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

## **3. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.**

El proyecto de real decreto se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

## **4. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO**

### **4.1 Impacto económico.**

El nuevo Reglamento de Vehículos Históricos tendrá un impacto económico positivo, de acuerdo con lo que se expone a continuación:

- a)** Favorecerá el sector económico de los profesionales y empresas de restauración de vehículos históricos y de compraventa de los mismos.

La propuesta normativa permitirá que haya más empresas en España que se dediquen a la actividad de restauración de este tipo de vehículos. En particular, producirá importantes beneficios para los jóvenes con una formación específica en restauración de vehículos, reactivando oficios como el de chapista, ebanista o tapicero. En la actualidad, las personas que realizan estos trabajos están próximas a la edad de jubilación. Todo ello, facilitará a los jóvenes el acceso al mercado laboral y contribuirá a una reducción del paro juvenil.

También aumentará la actividad de compraventa de los vehículos históricos ya que, al simplificarse su procedimiento de clasificación, habrá más vehículos de este tipo en el mercado y, en consecuencia, se reactivará el interés en su venta y adquisición.

- b)** Tendrá efectos positivos en la competencia ya que los informes de los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos tendrán una validez en todo el territorio nacional, lo que favorecerá una reducción de su precio. Ahora, los informes que emiten los laboratorios tienen validez sólo en la comunidad autónoma en la que están acreditados.

No se puede valorar el número de personas y empresas que se beneficiarán económicamente de las medidas que se recogen en esta propuesta reglamentaria ni su importe económico.

## **4.2. Impacto presupuestario.**

### **4.2.1. Administración General del Estado.**

Este proyecto de real decreto no tiene un impacto presupuestario para la Administración General del Estado. Los costes que conllevan las medidas propuestas se encuentran asumidos dentro de los servicios ordinarios del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, no suponiendo un incremento específico de coste.

### **4.2.2. Administración de las Comunidades Autónomas y Administración Local.**

El contenido de este proyecto no afecta a la Administración de las Comunidades Autónomas ni a las Administraciones Locales, de forma que el impacto para ellas es nulo.

## **5. DETECCIÓN Y MEDICIÓN DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.**

El nuevo Reglamento de Vehículos históricos conlleva una gran reducción de cargas administrativas en el procedimiento para la clasificación de los vehículos históricos.

## a) Procedimiento vehículos grupo A.

<b>Reglamento actual:</b> carga y coste	<b>Proyecto Reglamento:</b> carga y coste	<b>Total diferencia costes</b>
<p>Documentos a presentar en el laboratorio:</p> <p>a) del fabricante o entidad de vehículos históricos acreditativo de las características técnicas: 100,00 euros</p> <p>b) del fabricante o entidad de vehículos históricos justificativo de la razón por la que puede catalogarse como histórico: 100,00 euros</p> <p>c) Ficha reducida de características: 100,00 euros</p> <p>Total: 300 euros</p>	<p>Carga eliminada</p> <p>Carga eliminada</p> <p>Carga eliminada</p>	
Inspección y emisión informe por laboratorio: 495,00 euros	Carga eliminada	
Resolución catalogación vehículo histórico por CCAA: 127,00 euros	Carga eliminada	
Inspección técnica de vehículos (37,00 euros) y emisión tarjeta ITV por Estación ITV (170,00 euros): 207,00 euros	Carga eliminada	
Matriculación vehículo histórico por JPT: 99,77 euros	Duplicado permiso circulación por cambio servicio: 20,81 euros	
Distintivo vehículo histórico rígido: 12,50 euros	Distintivo vehículo histórico adhesivo: 5,50 euros	
<b>Coste Total: 1.241,27 euros</b>	<b>Coste Total: 26,31 euros</b>	<b>Total diferencia costes:</b> $(26,31 - 1.241,27) = - 1.214,96$ <b>euros</b>

\*Si el vehículo tiene reformas autorizadas, deberá acompañar un certificado emitido por una entidad relacionada con vehículos históricos conforme al modelo contenido en el anexo III cuyo precio se estima que será aproximadamente de 50 euros. En este caso el coste total sería de 26,31+50,00 euros y la diferencia de costes se reduciría a **1.164,96 euros**.

**b) Procedimiento vehículos grupo B:**

<b>Reglamento actual:</b> carga y coste	<b>Proyecto Reglamento:</b> carga y coste	<b>Total diferencia costes</b>
Documentos a presentar en el laboratorio: a) del fabricante o entidad de vehículos históricos acreditativo de las características técnicas: 100,00 euros b) del fabricante o entidad de vehículos históricos justificativo de la razón por la que puede catalogarse como histórico: 100,00 euros c) Ficha reducida de características: 100,00 euros Total: 300 euros	Carga mantenida: 100,00 euros  Carga eliminada  Carga eliminada	
Inspección y emisión informe por laboratorio: 495,00 euros	Carga mantenida: 495,00 euros	
Resolución catalogación vehículo histórico por CCAA: 127,00 euros	Carga eliminada	
Inspección (37,00 euros) y emisión tarjeta ITV por Estación ITV (170,00 euros): 207,00 euros	Carga mantenida: 207,00 euros	
Matriculación como vehículo histórico por JPT: 99,77 euros	Carga mantenida: 99,77 euros	

Distintivo rígido vehículo histórico: 12,50 euros	Distintivo adhesivo vehículo histórico: 5,50 euros	
<b>Total costes: 1.241,27 euros</b>	<b>Total costes: 907,27 euros</b>	<b>Total diferencia costes:</b> (907,27 – 1.241,27) = <b>-334,00 euros</b>

Por lo tanto, la medida propuesta en el proyecto de real decreto conlleva una reducción de cargas administrativas para la clasificación de un vehículo como histórico, que se cuantifica en **1.214,96 euros** para el procedimiento de los vehículos del grupo A y en **334,00 euros euros** para el procedimiento de los vehículos del grupo B.

## 6. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.

El real decreto no afecta a la igualdad entre hombres y mujeres, siendo el impacto de género nulo.

## 7. IMPACTO EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y EN LA FAMILIA.

La norma no incide en ningún aspecto relacionado con el ámbito de la infancia, adolescencia y la familia, por lo que su impacto a este respecto es nulo.

## 8. OTROS IMPACTOS.

El proyecto tiene un impacto nulo de carácter social y medioambiental, en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, y para la ciudadanía y la Administración en materia de desarrollo o uso de los medios y servicios de la Administración digital, por cuanto no regula nada relacionado con estos aspectos.

El proyecto tiene un impacto cultural positivo ya que la simplificación de los trámites del procedimiento administrativo, su homogeneidad con la legislación existente en otros países europeos y la reducción de su coste económico favorecerá la clasificación de los vehículos como históricos en España, evitando la pérdida o salida al extranjero de vehículos de gran valor. Por lo tanto, se protegerá en nuestro país el patrimonio cultural que constituye este tipo de vehículos, favoreciendo los derechos de los aficionados, su utilización y su conocimiento por la ciudadanía. No se puede especificar en términos económicos el coste de este impacto.

## **9. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS.**

El real decreto se debe someter a los siguientes trámites:

### **9.1. Consulta pública previa.**

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha sustanciado una consulta pública previa a través del portal web del Ministerio del Interior para recabar la opinión de los sujetos potencialmente afectados por la futura norma y de las organizaciones más representativas.

La fecha de inicio de la consulta tuvo lugar el 24 de marzo de 2022 y la fecha de finalización de la misma, el 11 de abril de 2022, con la indicación de que las

aportaciones se tenían que dirigir a la siguiente dirección de correo electrónico: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es)

No se han presentado aportaciones en este trámite.

## 9.2. Audiencia e Información pública.

El trámite de audiencia e información pública se realizará a través de la publicación del proyecto de real decreto en el portal web del Ministerio del Interior, de conformidad con lo establecido en los artículos 133.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Las aportaciones se tendrán que dirigir a la siguiente dirección de correo electrónico: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es)

Además, se solicitará informe a las organizaciones y asociaciones a las que afecta el contenido del proyecto de real decreto. El correo electrónico para la remisión de alegaciones será el siguiente: [participacion.normativa@dgt.es](mailto:participacion.normativa@dgt.es). Son las siguientes organizaciones y asociaciones:

## 9.3. Informes evacuados.

Este proyecto de real decreto se debe someter a los siguientes informes:

- a) Informe de los miembros del **Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**, según determina el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de

octubre, al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible.

- b) Informe de la **Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
  
- c) Informe de la **Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
  
- d) Informe del **Ministerio de Hacienda y Función Pública**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
  
- e) Informe del **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
  
- f) Informe del **Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
  
- g) Informe del **Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
  
- h) Informe del **Ministerio de Política Territorial**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- i) Informe del **Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- j) Informe del **Ministerio de Cultura y Deporte**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- k) Informe del **Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- l) Informe de la **Oficina de Coordinación y Calidad Normativa**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y artículo 2 del Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, por el que se establece el régimen de funcionamiento de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa.
- m) Aprobación previa de la **Ministra de Hacienda y Función Pública**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo quinto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- n) Dictamen del **Consejo de Estado**, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, por tratarse de un reglamento que se dicta en ejecución de una ley.

## 10. EVALUACIÓN EX POST.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa, por la naturaleza y contenido de la norma, no se considera susceptible de evaluación por sus resultados, toda vez que no afecta a ninguno de los criterios que el citado precepto indica para llevarla a cabo.