



OPORTUNIDAD DE DIALOGO

Inspección técnica periódica - El Parlamento Europeo aprobó el texto en primera lectura:

El 2 de julio, el Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura sobre la propuesta de reglamento sobre el control técnico periódico propuesto por la Comisión Europea. El proyecto de Reglamento establece un nuevo sistema para la inspección técnica de los vehículos, pero propone eximir a los "vehículos que tengan un interés histórico " de las disposiciones de control del Reglamento, con el fin de permitir a los Estados miembros de aplicar a los vehículos históricos diversos sistemas de control. Esto significa que los Estados miembros puedan aplicar diferentes sistemas de inspección técnica de vehículos históricos - que podría significar un control o una frecuencia diferente, o incluso una exención de control. La definición de un vehículo histórico propuesta por la Comisión Europea en su proposición de julio de 2012 fue la siguiente:

Un "vehículo que represente un interés histórico" será todo vehículo que cumpla el conjunto de las siguientes condiciones:

- Que haya sido fabricado al menos 30 años antes,
- Que haya sido conservado mediante piezas de recambio que reproduzcan los componentes históricos del vehículo,
- Que no se hayan efectuado modificaciones de las características técnicas de sus principales componentes, tales como el motor, frenos, dirección o suspensión, y
- Su aspecto no haya sido modificado.

El dictamen en primera lectura del Parlamento Europeo de 2 de julio invito a efectuar muchos cambios en el texto. Entre los cambios propuestos, una nueva definición de "vehículo que represente un interés histórico " Tras la presión ejercida por FIVA, los eurodiputados votaron a favor de cambiar la definición de:

Un "vehículo de interés histórico », significa cualquier vehículo que haya sido declarado histórico por un Estado miembro o por uno de sus organismos competentes designados y cumpla el conjunto de las siguientes condiciones:

- Que haya sido construido y matriculado por primera vez, por lo menos 30 años antes;



- El tipo específico, tal como se define en la legislación pertinente de la UE sobre la homologación, ya no está en producción;
- Ha sido conservado y mantenido en un estado históricamente correcto y por lo tanto no se han realizado cambios en sus especificaciones técnicas.

Si bien esta definición todavía no es la ideal desde el punto de vista de la FIVA, es una mejora significativa de la Comisión y el texto original es el resultado de un compromiso entre una serie de enmiendas propuestas a los eurodiputados - algunos de los cuales podrían dar lugar a una definición mucho más prescriptiva. Esta definición se aplica a todos los tipos de vehículos históricos, por lo que no sólo a los turismos y vehículos comerciales, sino también a las motocicletas, tractores, camiones y autobuses.

Incluye entre otras decisiones adoptadas por el Parlamento Europeo que:

- Las caravanas y remolques de menos de 750 Kg. deben quedar exentos.
- Los ciclomotores deben quedar exentos hasta el 1 de enero de 2018, mientras que las motocicletas deben estar sujetas a los controles a partir del 1 de enero de 2016.
- La inspección técnica de los vehículos será de cuatro años después de la fecha de la primera matriculación del vehículo y luego cada dos años en lugar de cada cuatro años, dos años y luego se proponen anualmente como originalmente por la Comisión Europea.
- Una persona que ha llevado a cabo reparaciones o mantenimiento en un vehículo no puede ser inspector / controlador encargado de la supervisión técnica periódica posterior del mismo vehículo, salvo que el órgano de control haya garantizado un alto nivel de objetividad.

El Consejo de Europa reexaminará ahora el texto, para dar su dictamen sobre la propuesta de la Comisión en su versión modificada por el Parlamento Europeo. El Consejo ya ha manifestado su intención de alcanzar un "acuerdo en primera lectura" para evitar un largo proceso de reconciliación entre las instituciones. Estas conversaciones a tres bandas entre el Parlamento Europeo, el Consejo de Europa (representada por la Presidencia lituana del Consejo) y la Comisión Europea comenzaron el 9 de julio. El trabajo sobre los detalles de los acuerdos comenzarán en septiembre. Los temas más controvertidos son: si la legislación debería ser un reglamento o una directiva, si se incluyen las motocicletas y de las actas delegadas (que especificarán la autoridad para enmendar el texto en el futuro). La definición de un vehículo histórico no se considera un tema controvertido, pero será un debate, porque hay pequeñas diferencias de opinión entre las opiniones del Parlamento



Europeo y del Consejo. Esta es la razón por la FIVA seguirá comunicándose con los diputados del Parlamento Europeo y con los Gobiernos de los Estados miembros para garantizar el mejor resultado posible. Como referencia, tenga en cuenta que la definición de vehículo histórico propuesta por el Consejo en su "acuerdo general" de diciembre de 2012 era la siguiente:

Un "vehículo de interés histórico", significa cualquier vehículo que haya sido declarado histórico por un Estado miembro o por uno de sus organismos competentes designados y cumplir el conjunto de las siguientes condiciones:

- Que fue construido y matriculado por primera vez, hace por lo menos 30 años,
- El tipo específico ya no está en producción,
- Se encuentra en su estado original y no se han realizado cambios a las especificaciones de sus componentes clave, tales como el motor, frenos, dirección, suspensión o carrocería.

La definición final en el texto adoptado por las instituciones será una de las tres definiciones anteriores, o una mezcla de las mismas. De las tres definiciones, el texto del PE es el menos prescriptivo y por lo tanto, el que parece más favorable a los ojos de FIVA. FIVA aprecia los esfuerzos realizados por las federaciones nacionales de explicar a sus respectivos ministros que el texto del PE es el más adecuado, en vista de satisfacer las necesidades de la comunidad de vehículos históricos y en el interés de un buen reglamento ejecutivo, ya que esta es la definición que incluirá el mayor número posible de vehículos históricos y así evitará a algunos vehículos históricos de ser controlados de acuerdo con los términos de la nueva regulación, que no está diseñada ni es adecuada para los vehículos históricos.

Matriculación de Vehículos – la Comisión IMCO del Parlamento Europeo aprueba el texto

En abril de 2012, la Comisión Europea propuso un nuevo reglamento sobre la matriculación de vehículos, diseñado para reducir la carga administrativa causada por la necesidad de rematricular un vehículo si el vehículo o el propietario se traslada a otro Estado miembro (por favor ver a las últimas puestas al día europeas de marzo-abril, mayo-junio y julio-septiembre de 2012 para información). Como se ha indicado anteriormente, la propuesta de la Comisión no abordaba el problema (raro) que debe afrontar un vehículo histórico sin documentación cuando se vende en la UE y por lo tanto debe volver a rematricularse.

Tras las reuniones con Toine Manders (el diputado europeo responsable de elaborar el dictamen del Parlamento Europeo sobre la propuesta de reglamento) y Malcolm Harbour, presidente de IMCO (Mercado Interior y



Protección del Consumidor), el texto adoptado por la Comisión retoma las modificaciones deseables, presentadas por Malcolm Harbour y debe cancelar la anterior preocupación. Una enmienda adoptada en cuanto a los considerandos estipula que:

• Considerando (6c): El presente Reglamento debería tener en cuenta el hecho de que algunos vehículos de interés histórico no disponen de todos los documentos originales, ya sea porque fueron retirados de la circulación y luego restaurados, ya sea porque se fabricaron antes de la introducción de los sistemas de matriculación de los Estados miembros, o porque eran originalmente vehículos militares o vehículos de competición. El presente Reglamento debe garantizar que estos vehículos pueden ser legítimamente transferidos de un Estado miembro a otro y volver a rematricularse, refiriéndose únicamente a los documentos disponibles que demuestren la fecha de fabricación o de la primera matriculación cuando los vehículos son más antiguos de 30 años.

Una nota a pie de página del Anexo 1 detalla el reglamento, estipulando que:

• Para los vehículos de interés histórico, como se definen en el [Reglamento sobre el control técnico] en ausencia del certificado de matriculación, la autoridad competente podrá referirse a los documentos disponibles que acrediten la fecha de fabricación o de la primera matriculación.

La Comisión también aprobó una enmienda que estipula que los Estados miembros deben poder denegar la matriculación de un vehículo matriculado en otro Estado miembro vehículo:

Si un vehículo se le negó el acceso a un área medioambiental en un Estado miembro o si un vehículo no cumple con los estándares medioambientales establecidos en la legislación comunitaria o la legislación nacional, salvo que el vehículo se puede definir como vehículo de interés histórico, tal como lo define el [Reglamento sobre la inspección técnica].

Aunque esta enmienda exime a los vehículos históricos de esta disposición, la FIVA está preocupada porque esta disposición podría acabar con el comercio intracomunitario de vehículos en perfecto estado, y tendría más particularmente un impacto en los "Youngtimers" (vehículos antiguos que aún no tienen 30 años) que son potenciales vehículos históricos de mañana.

Las instituciones están estudiando la posibilidad de llegar a un acuerdo en primera lectura de este texto. Esto significa que el informe de la Comisión no entra en la sesión plenaria para votar en primera lectura antes de tomar esta decisión - probablemente en algún momento de la última semana de septiembre.



Definición de un vehículo histórico del Código aduanero

La tasa de aduana aplicada por las autoridades de los Estados miembros sobre los vehículos importados debería ser uniforme en toda la UE, ya que se basa en el Sistema Armonizado de la Organización Mundial de Aduanas, que se establece implementado a través de una clasificación separada de la UE. Desde el momento en que un bien ha sido importado a la UE, y los derechos de aduana y el IVA han sido pagados, puede ser comercializado libremente en la UE.

Cuando un vehículo se importa en la UE, las autoridades de los Estados miembros adoptarán una decisión sobre la clasificación apropiada para la aplicación de la tarifa. Dos tipos están disponibles:

8703: Coches de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto los del tipo 87.02), incluidos los vehículos station wagon y los de competición.

9705: Colecciones y piezas de interés zoológico, botánico, mineralógico, anatómico, histórico, arqueológico, paleontológico, etnográfico o numismático.

Las notas explicativas de la nomenclatura combinada para la partida 9705 (que se basa en las decisiones judiciales del TJCE) Estipulan que:

1. Se incluyen en esta partida, los vehículos automóviles:

- Que se encuentran en su estado original, sin cambios sustanciales en el chasis, o sistema de dirección o frenos, motor, etc.
- Que tienen como mínimo los 30 años de edad y
- Que corresponden a un modelo o tipo que ya no está en producción.

No obstante, los vehículos automóviles que la autoridad competente establece que no marcan una etapa característica de la evolución de los logros humanos o no ilustran un periodo de esta evolución, son considerados como que no representan un interés histórico o etnográfico y son excluidos de la presente posición.

Además, estos vehículos deben presentar las cualidades requeridas para ser admitidos en una colección, a saber:

- Ser relativamente raros,
- No se utilizan normalmente de acuerdo a su destino inicial,



- Ser objeto de transacciones especiales fuera del comercio habitual de objetos similares y

- Disponer de un valor relativamente alto.

2. También se incluyen como colectores de interés histórico:

(A) los vehículos de motor, independientemente de su fecha de fabricación, lo que puede ser probado de haber participado en un acontecimiento histórico;

(B) los vehículos de motor de competición, que se puede probar que han sido diseñados, construidos y utilizados exclusivamente para la competición y tienen un importante palmarés deportivo adquirido en un evento nacional o internacional de prestigio .

3. Los productos utilizados como piezas de repuesto o accesorios para los vehículos anteriores se clasifican en esta posición si ellos mismos son objetos de colección, sean o no destinados a ser instalados en estos vehículos.

La realidad de estos hechos puede ser probado por los documentos pertinentes, incluidos catálogos, revistas o informes de expertos de reconocido prestigio.

La anterior nota explicativa se aplicará, mutatis mutandis, a las motocicletas.

Las réplicas se excluirán en todos los casos (generalmente Capítulo 87)

Si un vehículo se clasifica en la partida 8703, la tasa de arancel aduanero convencional es del 10%. Si un vehículo se clasifica en la partida 9705, el tipo convencional del derecho del arancel aduanero es del 0%. Los Estados miembros aplican diferentes tasas de IVA y pueden aplicar tipos reducidos. Una clasificación en la partida 9705 puede dar lugar a la aplicación de un tipo reducido del IVA de un vehículo.

La naturaleza detallada de esta clasificación significa que existe un alto grado de incertidumbre para los importadores de vehículos históricos, ya que no saben de antemano la tarifa a aplicar por la autoridad competente del Estado miembro. Los impactos en términos de costo de una clasificación en la partida 8703 en lugar de la posición 9705 son significativos. Esta es la razón por la FIVA abogó por una definición menos prescriptiva y más coherente con otros actos legislativos de la UE. Algunos Estados miembros y el grupo de vehículos históricos en el Parlamento Europeo pidió lo mismo hace dos años, el Comité de Aduanas de la Comisión Europea está trabajando en una enmienda. La propuesta está siendo desarrollada, y que será discutida formalmente y posiblemente aprobada en el otoño, y propone revisar la definición como sigue:



La subpartida 9705 incluye los coleccionistas de automóviles de interés histórico o etnográfico, siendo:

1 . En su estado original, sin cambios sustanciales en el chasis, la carrocería, la dirección, los frenos, la transmisión, la suspensión y el motor. Reparaciones y restauraciones se permiten, [las piezas rotas o desgastadas, los accesorios y unidades pueden ser sustituidas por piezas intactas o reparadas] siempre que el vehículo ha sido mantenido en un estado adecuado desde una perspectiva histórica. Los vehículos modernizados, transformados y modificados son excluidos.

2. Edad 30 años mínimo.

3. A partir de un modelo o tipo que ya no está en producción.

Las características para ser admitido en el seno de una colección, a saber: ser relativamente raros, no ser utilizados normalmente conforme a su destino inicial, ser objeto de transacciones especiales fuera del comercio habitual de objetos similares utilizables, y tener un valor relativamente elevado, se considerará también como satisfactorios los vehículos que cumplan los siguientes criterios.

Esta subpartida incluye también como vehículos de colección:

a) los vehículos de motor, independientemente de su fecha de fabricación, cuando se puede probar que ha participado en un acontecimiento histórico;

b) Los vehículos de competición, que se pueden probar que han sido diseñados, construidos y utilizados exclusivamente para la competición y tienen un importante palmarés deportivo adquirido en un evento nacional o internacional de prestigio.

Este proyecto de texto revisado constituye una mejora del texto actual, ya que elimina el requisito indicando que el vehículo debe "marcar una etapa característica en la evolución de los logros humanos o ilustrar un período de esta evolución" y porque las condiciones anteriormente requeridas, a saber: "relativamente raras, no ser utilizados normalmente conforme a su destino inicial, ser objeto de transacciones especiales fuera del comercio habitual de objetos similares utilizables, y tener un valor relativamente elevado" se supone que es admisible si el vehículo cumple los requisitos de los apartados 1 a 3 del nuevo texto. Por lo tanto, se plantean ciertas condiciones en que las autoridades deben tomar una decisión. Sin embargo, el punto 1 también incluye condiciones que son más restrictivas que las aprobadas en el dictamen en primera lectura del Parlamento Europeo sobre el proyecto de Directiva sobre la



inspección técnica de vehículos y el punto 3 podría hacer referencia a la "homologación", igualmente de acuerdo con el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura sobre la propuesta de Directiva sobre control técnico.

INFORMACIÓN

Las instituciones europeas no son capaces de ponerse de acuerdo sobre la forma de lograr los objetivos de las emisiones de CO₂ de los automóviles

En junio, algunos pensaron que los Estados miembros y el Parlamento Europeo habían llegado a un acuerdo sobre cómo los fabricantes de automóviles podrían alcanzar los objetivos Europa en términos de emisiones de CO₂ para el año 2020. Las condiciones incluían la autorización para que los fabricantes aplicar una doble toma en cuenta de los coches en que las emisiones fueran inferiores a 50 gramos de CO₂ por kilómetro para llegar a su objetivo en 2020. Esto habría dado lugar a la concesión de subvenciones a los fabricantes un tope de un aumento promedio de 2,5 g de CO₂/Km. de emisiones para el conjunto de sus coches nuevos. Un multiplicador menos elevado sería aplicado enseguida.

Sin embargo, Alemania ha suspendido el acuerdo al exigir normas más generosas en términos de bonificaciones a su industria automotriz y recibido después el apoyo del Reino Unido y también se espera el apoyo de algunos Estados miembros de la Unión Europea Europa Central y Oriental. Alemania quería que todos los coches de bajas emisiones contaran triple en 2020, a diferencia de la doble consideración se refiere el acuerdo previo de junio. La decisión se produjo después de que un grupo liderado por la industria automotriz nacional para presionar reducir el rigor de las reglas en materia y ha sido objeto de debate mientras se perfilaban en el horizonte las elecciones federales alemanas.

Francia e Italia se oponen frontalmente al movimiento. Esto significa que no se ha obtenido ningún acuerdo al final de la Presidencia irlandesa del Consejo y de la Presidencia lituana que tomó el timón en julio continuará ahora el diálogo informal con los Estados miembros antes de regresar a los debates formales a tres bandas.

Las normas son necesarias para la consecución del objetivo de la UE de reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos a 95 gramos de CO₂ por kilómetro en el horizonte de 2020.