

	Costes de comercialización — Ptas/kg.
Costes fijos directos e indirectos de personal mantenimiento, comunicaciones, suministros varios, seguros almacenaje y gastos comerciales .....	14,026
Retribución mínima por reparto en almacén .....	14,479
Costes de capital .....	2,210
1.b) Gases licuados del petróleo en suministros directos a granel en destino a usuarios finales, instalaciones individuales o Comunidades de Propietarios .....	
	23,255
Engloba los siguientes conceptos:	
Gastos de puerto y extracostes del flete .....	2,212
Transporte primario, que incluye costes de transporte de refinerías a plantas de almacén .....	1,757
Transporte capilar .....	4,695
Gastos variables en factoría y otros costes variables de financiación del circulante .....	0,260
Costes fijos directos o indirectos de personal, mantenimiento, comunicaciones, suministros varios, seguros, almacenaje y gastos comerciales .....	12,121
Costes de capital .....	2,210

Segundo.—El recargo promedio en concepto de reparto domiciliario de las botellas se fija en 6,362 ptas/kg.

La autoridad competente del Gobierno de la Comunidad Autónoma Canaria podrá establecer recargos superiores o inferiores al promedio establecido en el párrafo anterior, con objeto de diferenciar por zonas dicho concepto y en función, en cualquier caso, de factores específicos locales que justifiquen diferencias de los costes de reparto en dichas zonas. Ello siempre hasta un límite máximo de 2,095 pesetas por kilogramo por encima o por debajo del promedio establecido en dicho párrafo.

Tercero.—En la próxima revisión de los costes de comercialización se tomará como base los criterios de actualización establecidos en la Orden del Ministerio de Industria y Energía de 28 de abril de 1994 citada anteriormente salvo que eventualmente se proceda a establecer un sistema de cálculo sobre referencias estandarizadas con criterios objetivos para la determinación de los distintos conceptos de costes en particular los derivados de las inversiones materiales, que garantice la repercusión de las mismas en su período de vida útil y una retribución adecuada de los recursos empleados. Para el establecimiento de dicho sistema deberán tenerse en cuenta, además, los principios de homogeneidad retributiva y de incentiación de una eficiente gestión empresarial. Este nuevo sistema sería aprobado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos conforme a lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 34/1992, de 24 de diciembre, de ordenación del sector petrolero.

Disposición adicional.

Se faculta a la Dirección General de la Energía del Ministerio de Industria y Energía para establecer las disposiciones complementarias necesarias para el desarrollo del sistema de precios máximos de los gases licuados

del petróleo envasados y a granel en destino en el ámbito del archipiélago canario.

Disposición final.

La presente Orden entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 4 de agosto de 1995.

EGUIAGARAY UCCELAY

Ilma. Sra. Directora general de la Energía.

## MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

**19000 REAL DECRETO 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.**

La Comisión de Educación y Cultura del Congreso de los Diputados aprobó, en su sesión del día 16 de noviembre de 1988, una proposición no de ley, expediente número 16/000116, en la que, entre otras cosas, instaba al Gobierno para que, de un lado, se facilitara la circulación de los vehículos históricos, en las condiciones y con las limitaciones que fueran aconsejables, y, de otro, se protegieran y tutelaran los automóviles de interés histórico, de acuerdo con las previsiones de la Ley de Patrimonio Histórico Español. Con dicha proposición el Congreso se hacía eco de las aspiraciones de múltiples usuarios, que venían subrayando la insuficiente regulación de los vehículos históricos por el artículo 249 del Código de la Circulación, que contemplaba aquéllos sólo como vehículos de exhibición cumpliendo determinadas trabas burocráticas.

Sin embargo, los llamados vehículos históricos, que reúnen ciertos requisitos de antigüedad y singularidad, no pueden, precisamente por ello, someterse sin más a la normativa común y precisan un régimen especial que salvaguarda su carácter representativo y simbólico de una determinada época de la producción automovilística y de la importante significación que la misma tuvo en la cultura de nuestros tiempos.

Como quiera que la disposición final primera del texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, faculta al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias que desarrollen dicha Ley, se ha estimado procedente reglamentar con carácter general la materia de los vehículos históricos. Ese objetivo de carácter general permite, por otra parte, ofrecer un adecuado régimen de catalogación y circulación de esos vehículos, coherenciando su preservación y, al mismo tiempo, su utilización por los interesados, rodeando a esta última de las necesarias seguridades de índole técnica y mecánica.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Justicia e Interior y de Industria y Energía, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de julio de 1995,

DISPONGO:

Artículo único.

Se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, cuyo texto se inserta a continuación, para la aplicación y desarrollo del Real Decreto legislativo 339/1990,

de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Disposición adicional primera.

Solicitada la clasificación de un vehículo como histórico, a los efectos previstos en este Reglamento, tanto el órgano competente de la Comunidad Autónoma como el propio interesado, podrán ponerlo en conocimiento de los órganos competentes según lo dispuesto en la normativa aplicable al Patrimonio Histórico Español, a efectos de su posible inclusión en el Inventario de Bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español o de su declaración como bienes de interés cultural.

La conservación, transmisión y salida del territorio nacional de los vehículos históricos declarados bienes de interés cultural, o incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles, o que forman parte del Patrimonio Histórico Español estarán sometidas a las condiciones y limitaciones derivadas de su específica legislación.

Disposición adicional segunda.

Lo dispuesto en este Reglamento, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se entenderá sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas a través de sus propios Estatutos.

Disposición transitoria primera.

Para poder circular por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los vehículos que, en la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto, estén matriculados como históricos deberán someterse, dentro del año inmediatamente siguiente a tal fecha, a las exigencias y previsiones contenidas en el Reglamento por él aprobado.

Disposición transitoria segunda.

En la Comunidad Autónoma de Cantabria, los órganos correspondientes de la Administración General del Estado ejercerán las funciones previstas en el presente Real Decreto en materia de industria, hasta que se lleve a cabo el correspondiente traspaso de servicios.

Disposición derogatoria única.

Queda derogado el artículo 249 del Código de la Circulación y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente Real Decreto y en el Reglamento por él aprobado.

Disposición final primera.

Se faculta a los Ministros de Justicia e Interior y de Industria y Energía, en el ámbito de sus competencias, para dictar, conjunta o separadamente, las disposiciones oportunas para la aplicación de lo establecido en el presente Real Decreto y en el Reglamento por él aprobado.

Disposición final segunda.

El presente Real Decreto entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 14 de julio de 1995.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,  
ALFREDO PEREZ RUBALCABA

## REGLAMENTO DE VEHICULOS HISTORICOS

### CAPITULO I

#### Catalogación

Artículo 1. *Concepto y condiciones.*

Podrán ser considerados vehículos históricos a los efectos de este Reglamento:

1. Los que tengan una antigüedad mínima de veinticinco años, contados a partir de la fecha de su fabricación. Si ésta no se conociera, se tomará como tal la de su primera matriculación o, en su defecto, la fecha en que el correspondiente tipo o variante se dejó de fabricar.

En todo caso, para que un vehículo pueda, por su antigüedad, ser calificado como histórico, sus piezas constitutivas deberán 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 sustituidos por reproducciones o equivalencias efectuadas con posterioridad al período de producción normal, que habrán de hallarse inequívocamente identificadas. Si hubiera habido modificaciones en la estructura o componentes, la consideración de vehículo histórico se determinará en el momento de la catalogación.

2. Los vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica, si así se desprende de los informes acreditativos y asesoramientos pertinentes.

3. Los llamados vehículos 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.

Artículo 2. *Requisitos.*

Para que un vehículo tenga la consideración de histórico se requerirá:

1. La previa inspección en un laboratorio oficial acreditado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

2. Resolución favorable de catalogación del vehículo como histórico, dictada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

3. Inspección técnica, previa a su matriculación, efectuada en una estación de inspección técnica de vehículos de la provincia del domicilio del solicitante.

4. Matriculación del vehículo como histórico en la Jefatura Provincial de Tráfico del domicilio del interesado.

Artículo 3. *Documentación previa a la actuación del laboratorio oficial.*

El interesado en obtener la catalogación de un vehículo como histórico deberá dirigir la solicitud de inspección en uno de los laboratorios oficiales a que se refiere el apartado 1 del artículo anterior, y acompañarla de los documentos en que funde su derecho, entre los que figurarán necesariamente:

1. Toda la documentación en su poder que acredite y defina las características técnicas del vehículo.

A falta de dicha documentación, certificado del fabricante o, en su defecto, de un club o entidad, relacionado con vehículos históricos, el cual acreditará las características y autenticidad del vehículo, debiendo confirmarse

la certificación emitida por asociaciones extranjeras por otra entidad o club españoles de la misma naturaleza.

2. En su caso, acreditación documental de la declaración de bien de interés cultural o de estar incluido en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o, en su caso, informe del órgano competente.

3. Si el vehículo hubiera estado matriculado anteriormente en España, deberá acompañarse, asimismo, fotocopia cotejada del certificado de características técnicas del vehículo y del permiso de circulación o, en su defecto, certificación de tal circunstancia, expedida por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.

4. Informe del fabricante, entidad o club a que se refiere el apartado 1 de este artículo, que expresará la razón por la que podría procederse a la catalogación del vehículo como histórico, precisando cuál o cuáles de las posibilidades recogidas en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 1 debe ser determinante de dicha catalogación.

El informe será acompañado de la documentación que acredite cuantos extremos se aleguen, y no será preciso cuando se trate de vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural.

Este informe propondrá, además, las limitaciones a la circulación del vehículo que se consideren necesarias por razones técnicas, así como aquellas condiciones que no deben serle exigidas en la inspección técnica.

5. Ficha reducida de características técnicas, emitida por el fabricante, entidad o club a que se refiere el apartado 1 de este artículo, confeccionada según lo establecido en la legislación vigente sobre homologación de tipo de vehículos.

Esta ficha incluirá igualmente número de chasis, fechas de fabricación y de primera matriculación, si fueran conocidas, y estará acompañada de fotografías en color de los cuatro lados del vehículo.

En el caso de vehículos que no tengan grabado el número de chasis, el laboratorio oficial, previas las comprobaciones legalmente establecidas, procederá a troquelar un número de identificación que constará en un registro único abierto por aquél a tal efecto.

#### Artículo 4. Actuación del laboratorio oficial.

1. El vehículo que se pretenda catalogar como histórico deberá ser presentado en el laboratorio oficial el día que éste señale, para su inspección previa.

2. El laboratorio oficial, una vez examinado el vehículo y la documentación presentada, emitirá un informe que versará sobre la autenticidad del vehículo, sus características técnicas, exenciones y condiciones técnicas que el vehículo debe cumplir en las inspecciones periódicas, frecuencia de las mismas y posibles limitaciones que deberían imponerse a su circulación.

3. El informe emitido por el laboratorio oficial se remitirá, en unión de toda la documentación presentada, al órgano competente de la Comunidad Autónoma, a fin de que dicte la resolución que proceda.

#### Artículo 5. Resolución final del procedimiento.

El órgano competente de la Comunidad Autónoma dictará la resolución final del procedimiento incluyendo en ella, si fuera favorable a la catalogación del vehículo como histórico, las limitaciones que, por razones de construcción, se impongan a la circulación del vehículo, así como las condiciones técnicas que no se exigirán al mismo con motivo de su inspección técnica cuya periodicidad también se fijará en dicha resolución.

## CAPITULO II

### Circulación

#### Artículo 6. Requisitos generales.

Para circular por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre el tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los vehículos históricos deberán estar dotados de permiso de circulación, tarjeta de inspección técnica, placas de matrícula y, en su caso, distintivo.

#### Artículo 7. Inspección técnica previa a la matriculación como vehículo histórico.

1. Notificada la resolución a que se refiere el artículo 5 al titular del vehículo, se solicitará por éste, si aquella fuere favorable, la inspección técnica previa a la matriculación en una estación ITV, según se especifica en el apartado 3 del artículo 2.

2. La estación ITV, una vez efectuada la inspección, emitirá la tarjeta ITV, expresando en ella la fecha de fabricación del vehículo, si fuera conocida, remitiéndose, en su caso, a las limitaciones de circulación y a las condiciones técnicas exentas que figuren en la resolución dictada al efecto por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

#### Artículo 8. Permiso de circulación.

##### 1. Condiciones para su obtención.

El interesado deberá aportar, ante la Jefatura Provincial de Tráfico de su lugar de domicilio, los documentos siguientes:

a) Solicitud de expedición de permiso de circulación de vehículo histórico, dirigida a la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia de residencia del solicitante, acompañada de fotocopia del documento nacional de identidad de éste, o, en su caso, del número de identificación fiscal.

b) Tarjeta de inspección técnica, expedida especialmente a los efectos de este Reglamento, conforme a lo dispuesto en su artículo 7.

c) Prueba documental que justifique suficientemente la propiedad del vehículo.

d) Cuatro fotografías en color, en las que se distinga con claridad el vehículo, correspondientes a las partes delantera y trasera y a ambos laterales.

e) Certificado para matrícula de vehículos a motor en el caso de vehículos que procedan de importación para ser matriculados.

f) Duplicado o fotocopia cotejada de la resolución del órgano competente de la Comunidad Autónoma en la que se catalogue dicho vehículo como histórico.

g) Si el vehículo estuviese aún en circulación, fotocopia cotejada del permiso de circulación y de la tarjeta de inspección técnica.

h) Si se desea mantener la matrícula original de un vehículo dado de baja, certificación de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que fue matriculado, expresando fecha de matriculación, número de matrícula asignada y fecha y causa de la baja.

i) Justificación de haber interesado el pago o exención de los impuestos que procedan.

##### 2. Características.

El permiso de circulación será idéntico al ordinario, si bien, con una franja de color amarillo. En él figurarán la matrícula histórica que haya sido asignada al vehículo y, en su caso, la original, si fuera conocida, así como las condiciones restrictivas a la circulación, si las hubiere.

### 3. Registro.

Las Jefaturas Provinciales de Tráfico llevarán, con numeración correlativa, un Registro de los permisos de circulación de vehículos históricos concedidos.

#### Artículo 9. *Número y placas de matrícula.*

1. Todo vehículo histórico que circule por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial debe tener asignado un número de matrícula.

2. Ese número de matrícula será el ordinario provincial que ya tuviere asignado o, en su defecto, la matrícula de vehículo histórico que le corresponda.

3. Si el vehículo dispusiese de su placa de matrícula original, deberá llevar además un distintivo consistente en una placa complementaria circular de 12 centímetros de diámetro en la que, con caracteres de 1 centímetro de grueso y 8 centímetros de alto, de color negro mate sobre fondo amarillo reflectante, figure la inscripción VH, siguiéndose las normas de elaboración vigentes para las placas de matrícula.

4. La respectiva Jefatura Provincial de Tráfico asignará el número de vehículo histórico que le corresponda a los vehículos históricos que circulen con su número de matrícula provincial ordinaria.

5. Si la matrícula original fuere desconocida, solamente se asignará al vehículo una nueva matrícula histórica provincial.

6. En las placas de matrícula de los vehículos históricos figurarán las letras VH, seguidas de la sigla provincial y de cuatro caracteres numéricos desde el 0000 hasta el 9999. Cuando esta serie se agote, se utilizará el sistema alfanumérico, comenzando por el A000 y empleando todas las combinaciones posibles.

7. Las placas de matrícula correspondientes a los vehículos matriculados o construidos con anterioridad a 1970 se ajustarán en cuanto a su número, colocación, forma, dimensiones y procedimiento de estampación de los caracteres a las condiciones reglamentarias exigidas en la época en que fueron o pudieron ser puestos en circulación; los posteriores a 1970 deberán llevar placas de matrícula homologadas, utilizándose de acuerdo con las normas generales de la ordinaria alta o larga o, en su caso, la de motocicletas.

8. Al vehículo importado histórico para matricular que se acoja a este tipo de matriculación, se le asignará la correspondiente matrícula provincial de vehículo histórico, reservándosele además en la Jefatura Provincial la normal que le hubiere correspondido. Como ornato podrá exhibir también la original extranjera.

#### Artículo 10. *Normas de circulación.*

1. En lo no previsto específicamente, serán de aplicación a los vehículos históricos las normas que regulan la circulación de los vehículos en general y, en consecuencia, también la exigencia de estar provistos del certificado del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria.

2. En todo caso, deberán cumplirse las limitaciones que figuren en su tarjeta de inspección técnica y permiso de circulación.

3. La inspección técnica periódica de los vehículos matriculados como históricos se efectuará con la frecuencia que señale el régimen general de inspección técnica de vehículos, salvo que el laboratorio oficial en su informe indique otra periodicidad.

4. Aquellos vehículos que, por su antigüedad o características constructivas, no dispongan de los sistemas de alumbrado y señalización óptica exigidos por la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a

motor y seguridad vial, no podrán circular entre la puesta y la salida del sol, ni en circunstancias que hagan necesario el empleo de tales sistemas.

5. Los vehículos históricos que no sean capaces de superar la velocidad de 40 kilómetros/hora circularán por el arcén, si fuera practicable y suficiente, o, en su defecto, lo más próximo posible al borde exterior derecho de la calzada, excepto cuando vayan a efectuar un adelantamiento o un giro a la izquierda, maniobras que únicamente podrán realizar si con ellas no obligan a otros conductores a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de sus vehículos. Los vehículos históricos no circularán por autopista ni autovía si no alcanzan, como mínimo, la velocidad de 60 kilómetros/hora.

6. Asimismo, mediante resolución de la Dirección General de Tráfico podrá prohibirse, en determinadas fechas y vías, la circulación de los que no sean capaces de superar la velocidad de 80 kilómetros/hora.

#### 19001 REAL DECRETO 1327/1995, de 28 de julio, sobre las instalaciones de desalación de agua marina o salobre.

La escasez de los recursos hídricos, unida al importante incremento de su demanda que viene produciéndose en los últimos años, ha impulsado la aplicación de las tecnologías de desalación de agua de mar y agua salobre para el abastecimiento urbano y en menor medida para riego, tecnologías que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente utiliza desde hace más de veinticinco años.

El agravamiento de las situaciones de escasez de recursos hace prever que estas actividades de desalación experimentarán un desarrollo notable en el futuro, por lo que procede contemplar la regulación de este tipo singular de incorporación de recursos al ciclo hidrológico, para que dicha incorporación se produzca en consonancia con la planificación hidrológica y de acuerdo con los principios recogidos en la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.

De otro lado, los procesos de desalación pueden ser consumidores de energía, en particular eléctrica, y productores de esta última, por lo que no deben resultar ajenos a la política energética, en general, y a la de producción y suministro de energía eléctrica, en concreto.

Por todo ello, en el presente Real Decreto se procede a regular las actividades de desalación de aguas marinas y salobres, así como el aprovechamiento del agua resultante, definiendo las prescripciones que deberán satisfacerse, teniendo en cuenta la subordinación de este recurso al interés general junto con una adecuada protección del medio ambiente.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y de Industria y Energía, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 28 de julio de 1995,

#### DISPONGO:

##### Artículo 1. *Objeto.*

El presente Real Decreto tiene por objeto la regulación de las actividades de desalación de aguas marinas o salobres, así como el uso y aprovechamiento posterior del agua, en orden a conseguir una racional y eficaz administración de este recurso, de acuerdo con los prin-