

# **INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS**

**IPN/CNMC/022/23**

19 de septiembre de 2023

**[www.cnmc.es](http://www.cnmc.es)**

## **INFORME SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS**

**Expediente: IPN/CNMC/022/23**

### **PLENO**

#### **Presidenta**

D<sup>a</sup>. Cani Fernández Vicién

#### **Consejeros**

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D<sup>a</sup>. Pilar Sánchez Núñez

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep Maria Salas Prat

D<sup>a</sup>. María Jesús Martín Martínez

#### **Secretario del Consejo**

D. Miguel Bordiu García-Ovies

En Madrid, a 19 de septiembre de 2023.

Vista la solicitud de informe del Ministerio del Interior sobre el proyecto de Real Decreto (PRD) de referencia, que se recibió en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el 28 de julio de 2023, en ejercicio de las competencias que le atribuyen el artículo 5.2 de la [Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC](#), el PLENO acuerda emitir el presente informe.

### **1. ANTECEDENTES**

Un vehículo puede ser clasificado como histórico si cumple determinados requisitos (de antigüedad, originalidad y conservación) y se insta tal declaración, a través de un procedimiento administrativo, generalmente por parte de su propietario. Una vez clasificado como tal, el vehículo pasa a ser considerado un bien mueble de patrimonio cultural e industrial español, lo que implica la aplicación a dicho vehículo de un estatuto jurídico concreto que contiene derechos y obligaciones para su propietario.

Entre los derechos, destaca la atribución de una serie de ventajas, como las de tipo fiscal (exención en el impuesto de circulación) o de circulación (circulación

por zonas restringidas a otros vehículos). Entre las cargas, pueden citarse, con carácter general, las restricciones en su uso (únicamente ocasional, y con muchas actividades económicas restringidas) así como los límites en sus reformas o reparaciones (sólo se permite la utilización de piezas igualmente históricas, de lo contrario se perdería la condición de histórico).

Su regulación actual se encuentra en el [Real Decreto 1247/1995](#), de 14 de julio por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, normativa que ahora se pretende sustituir por el PRD objeto de informe<sup>1</sup>.

De acuerdo con el texto remitido, el **principal problema** detectado es el comparativamente escaso número de vehículos clasificados como históricos en España, en relación con países como Alemania, Reino Unido o Francia<sup>2</sup>. La consecuencia es que, probablemente, existen numerosos vehículos que podrían ser considerados históricos y, sin embargo, no están identificados como tales por la Administración, por lo que no están protegidos por su especial régimen jurídico, lo que supone una amenaza para su conservación como patrimonio cultural.

El PRD parte de la asunción de que la principal **causa de este déficit** es que el procedimiento para instar su clasificación como histórico es complejo, largo y costoso en términos económicos, por lo que muchos propietarios optan simplemente por no llevarlo a cabo. En consecuencia, el principal objetivo del PRD es simplificar y facilitar el procedimiento administrativo que debe seguirse para instar a dicha clasificación.

La CNMC ha tenido la oportunidad en el pasado de analizar varios proyectos normativos relativos al sector de la automoción y la circulación de vehículos<sup>3</sup>.

A este respecto, destacan las recomendaciones que se realizaron sobre los requisitos exigibles a una Inspección Técnica de Vehículos (ITV), en concreto la

---

<sup>1</sup> Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-19000>

<sup>2</sup> En concreto, según la MAIN, y hasta el año 2021, en España están matriculados como históricos unos 44.000 vehículos, mientras que en Francia lo están 400.000 vehículos, en Alemania casi 600.000 vehículos y en Reino Unido más de 1,5 millones de vehículos. Se estima que, con la nueva reglamentación, el número de vehículos históricos se verá incrementado significativamente.

<sup>3</sup> Cabe mencionar, entre otros, el [IPN/CNMC/018/16](#) Informe sobre el PRD por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos y se establecen las normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos; y el [IPN/CNMC/025/16](#) Informe sobre el PRD por el que se regulan las Inspecciones Técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.

acreditación obligatoria del operador por parte de la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC). La CNMC planteaba la posibilidad de sustituirla por un sistema de declaración responsable o, en su defecto, eliminar la exclusividad de la ENAC, permitiendo la participación de entidades equivalentes de otros Estados miembros. Además, sobre el sector de las autoescuelas, además de diferentes informes sobre proyectos normativos<sup>4</sup>, cabe recordar que la CNMC también está actualmente elaborando un estudio sobre las mismas<sup>5</sup>.

## 2. CONTENIDO

El PRD incluye un artículo único (por el que se aprueba el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos), seguido de una serie de Disposiciones adicionales, transitorias, derogatorias y finales. Por su parte, el citado Reglamento de Vehículos Históricos se divide de la siguiente forma:

- Capítulo I (artículos 1 a 3). **Disposiciones Generales**, incluyendo las definiciones de los conceptos utilizados, así como **los requisitos** que debe cumplir un vehículo para poder ser clasificado como histórico: que se haya fabricado hace al menos 30 años, que ya no esté en fabricación y que presente un correcto estado de mantenimiento y conservación<sup>6</sup>.
- Capítulo II (artículos 4 a 13). La normativa actual exige realizar una serie de trámites que van a ser modificados<sup>7</sup>. Se regulan en el PRD los **procedimientos de clasificación de un vehículo como histórico**,

---

<sup>4</sup> Cabe mencionar, entre otros, el [IPN/CNMC/032/19](#) Informe sobre el PRD que modifica el Reglamento General de Conductores y el [IPN/CNMC/012/23](#) Informe sobre PRD que modifica el reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, aprobado por el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, y el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

<sup>5</sup> Más información disponible en la web de la CNMC: <https://www.cnmc.es/prensa/consulta-publica-autoescuelas-cnmc-20230412>.

<sup>6</sup> De acuerdo con el art. 3.2 PRD, también pueden ser clasificados como históricos los automóviles que, no cumpliendo los requisitos anteriores, estén incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español, o hayan sido declarados Bienes de Interés Cultural, entre otras excepciones.

<sup>7</sup> En el PRD se contemplan los siguientes: (i) Informe de un laboratorio oficial de vehículos históricos, que acredite que el vehículo cumple los requisitos para ser considerado vehículo histórico; (ii) Resolución de catalogación como vehículo histórico por parte de los servicios competentes de la Comunidad Autónoma; (iii) Superar una prueba ITV para vehículos históricos con carácter previo a la clasificación como histórico, que acredite que el vehículo es apto para circular con seguridad por vías públicas (iv) Con los anteriores documentos, instar la matriculación como vehículo histórico ante la Dirección General de Tráfico (DGT).

definiendo y distinguiendo los vehículos del **grupo A** (Sección 1ª: artículos 5 a 7: Procedimiento abreviado: que contempla la mera declaración responsable ante la DGT) y los vehículos del **grupo B** (Sección 2ª: artículos 8 a 13: Procedimiento más complejo, pero aligerado respecto al actual<sup>8</sup>:

- (i) certificado con las características técnicas del vehículo, a emitir por el propio fabricante del vehículo, por un Servicio Técnico de Vehículos Históricos, o por una “Entidad Relacionada con Vehículos Históricos” (normalmente una asociación especializada en vehículos históricos)<sup>9</sup>;
- (ii) inspección por un Servicio Técnico de Vehículos Históricos, que emitirá un informe técnico donde se analizarán las características del vehículo (antigüedad, originalidad, estado de conservación);
- (iii) inspección ITV realizada específicamente como parte del procedimiento anterior a la clasificación del vehículo como histórico, comprobando que el vehículo es apto para la circulación<sup>10</sup> y,
- (iv) declaración responsable ante la Jefatura de Tráfico, presentando los documentos anteriores. Como resultado de este trámite, la Jefatura de Tráfico matriculará el vehículo como vehículo histórico.

Se regulan **dos figuras de participantes** en los procedimientos que no estaban reguladas en la normativa anterior:

---

<sup>8</sup> Los vehículos del grupo A son aquellos que ya están matriculados como vehículos ordinarios, es decir, no históricos, en España, y que cuentan con una tarjeta de ITV (como vehículo ordinario) en vigor, por lo que ya pueden circular legalmente por España. Los vehículos del grupo B son los que no cumplen dichos requisitos, porque son vehículos que no cuentan con permiso de circulación en España (bien porque no estaban en circulación o bien porque se trate de vehículos importados).

<sup>9</sup> En España, la entidad más representativa del sector es la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), que reúne numerosos clubs o asociaciones (<https://www.feva.es/>). FEVA es, a su vez, miembro de la Federación Internacional de Vehículos Históricos (FIVA: <https://fiva.org/en/fiva-home/>).

<sup>10</sup> Se trata de una diferencia fundamental entre el procedimiento para los vehículos del grupo A y los del grupo B. Los primeros ya cuentan con una tarjeta ITV en vigor, por lo que no es necesario “repetir” la prueba, manteniéndose en vigor la existente hasta su fecha de caducidad normal (momento en el que habrá que renovarla). Los vehículos del grupo B, por el contrario, no están matriculados todavía en España (ni siquiera como vehículo ordinario), por lo que antes de proceder a la matriculación es necesario someter el vehículo a una prueba ITV específica.

- *Servicio Técnico de Vehículos Históricos*: vienen a sustituir a los *laboratorios oficiales* del actual Reglamento, cumpliendo su mismo papel (inspección física de los vehículos y elaboración de un informe sobre si los mismos cumplen los requisitos para ser clasificados como históricos). Sin embargo, tienen características diferentes: un *laboratorio oficial* debe actualmente ser acreditado como tal por la Comunidad Autónoma, y sus informes sólo tienen validez dentro de su propio territorio (de forma que el propietario de un vehículo histórico sólo puede acudir a un laboratorio de su propia Comunidad Autónoma). Por el contrario, los *Servicios Técnicos de Vehículos Históricos* deben ser acreditados como “entidades de inspección de vehículos históricos” conforme a la regla UNE correspondiente, elaborada por parte de la ENAC<sup>11</sup>. Además, los informes de los Servicios Técnicos tienen validez nacional, no sólo autonómica, de forma que el propietario de un vehículo puede acudir a cualquier Servicio Técnico del país (no necesariamente a uno de su Comunidad Autónoma de residencia).
- *Entidades Relacionadas con Vehículos Históricos*: son asociaciones que agrupan a propietarios de vehículos históricos y cuyo objeto social es el fomento de la conservación y la promoción de este tipo de vehículos<sup>12</sup>. Pueden emitir certificados donde se expliquen las características técnicas del vehículo o las posibles reformas realizadas. Para operar deben cumplir dos requisitos: (i) estar inscritos en un registro de asociaciones (sea nacional<sup>13</sup>, autonómico o de otro Estado miembro de la Unión Europea) y (ii) tener una antigüedad de al menos cinco años desde dicha inscripción<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Según el PRD, acreditación como entidades de inspección de vehículos históricos conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020.

<sup>12</sup> Un ejemplo de estas entidades es la ya mencionada Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA). Para motocicletas y ciclomotores, existe la Real Federación Motociclista Española (RFME) <https://rfme.com/>.

<sup>13</sup> En concreto, el Registro Nacional de Asociaciones del Ministerio del Interior.

<sup>14</sup> Además, la asociación debe presentar una declaración responsable donde afirme cumplir todos los requisitos ante el Ministerio del Interior, para poder tener la consideración oficial de “Entidad Relacionada con Vehículos Históricos”.

- Capítulo III (artículos 14 a 16). **Régimen de reformas y sustitución de piezas permitidas.** Se permiten las reparaciones o reformas que respetan la originalidad y valor histórico del vehículo, por ejemplo, por llevarse a cabo con piezas o recambios que estuvieran disponibles en el momento histórico de que se trate.
- Capítulo IV (artículos 17 a 19). Requisitos sobre las **matrículas y los distintivos de vehículos históricos.**
- Capítulo V (artículo 20). **Restricciones en la utilización de los vehículos históricos.** Un vehículo histórico sólo debe ser utilizado de forma ocasional o esporádica. Igualmente, su utilización queda prohibida para el ejercicio de todo un conjunto de actividades económicas (transporte de pasajeros o mercancías o uso agrícola, entre otras), al mismo tiempo que, como excepción, se permite su uso para otras (alquiler de vehículo con conductor, exposiciones o rodajes de películas). Adicionalmente, se permite que los Ayuntamientos habiliten la circulación de los vehículos históricos en las zonas de bajas emisiones (ZBE), creadas a raíz de la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética<sup>15</sup>.
- Capítulo VI (artículos 21 a 23). **Regulación de los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos.**
- Capítulo VII (artículo 24). **Régimen Sancionador.**

Adicionalmente, el PRD contiene cinco anexos, que incluyen borradores de los certificados e informes que son exigibles para completar el procedimiento de matriculación de vehículos históricos (o la validación de reparaciones realizadas).

Finalmente, destaca la regulación de las inspecciones ITV a las que deben someterse los vehículos históricos (Disposición Adicional 4ª del PRD). Se determina que los vehículos históricos con fabricación anterior a 1950 no están obligados a superar una ITV periódica. Esta misma regla se aplica a ciclomotores y a vehículos agrícolas, con independencia de su fecha de matriculación (siempre que hayan sido clasificados como vehículos

---

<sup>15</sup> Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-8447>. La MAIN recuerda que este tipo de exenciones están también presentes en Portugal, Francia, Alemania, Italia, Hungría, Dinamarca, Suecia y Reino Unido.

históricos). En cuando a los vehículos históricos con fabricación posterior a 1950, sí están obligados a someterse a pruebas de ITV periódicas, pero con una frecuencia inferior a la de los vehículos ordinarios (en el caso de los históricos, con una periodicidad de 2 a 4 años, según su antigüedad).

## 3. VALORACIÓN

### 3.1. Observaciones generales

El **planteamiento general del PRD debe ser valorado positivamente** por cuanto pretende reducir las cargas administrativas para declarar un vehículo como histórico, apostando, en ciertos casos, por figuras como la declaración responsable, eliminando pruebas técnicas injustificadas y señalizando las diferencias entre grupos de vehículos para perfilar con mayor precisión las exigencias contempladas en el propio PRD<sup>16</sup>.

Estos cambios acercan la normativa española a las de otros países de nuestro entorno<sup>17</sup>, así como a los marcos internacionales de referencia, como la “Carta de Turín”, elaborada por la FIVA (Federación Internacional de Vehículos Antiguos) en 2010<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Por ejemplo, se pretende reducir el coste que para un individuo supone ser propietario de un vehículo histórico, eximiendo de la necesidad de superar ITVs periódicas a vehículos fabricados antes de 1950, ciclomotores y vehículos agrícolas. La MAIN explica que por razones históricas se puede identificar un importante salto tecnológico en la fabricación de automóviles a partir de 1950, de forma que los automóviles fabricados anteriormente contienen mecanismos más simples que no requieren de control. Sin embargo, la MAIN recoge que la exención de ITV a vehículos históricos está presente en las legislaciones de varios Estados miembros de la UE, pero en algunos de ellos con límites diferentes. Por ejemplo, de acuerdo con la MAIN, en Portugal no tienen que someterse a ITV los vehículos con más de 30 años de antigüedad; en Irlanda y Reino Unido, con más de 40 años de antigüedad; y en Noruega, Suecia y Francia no tienen que hacerlo los vehículos con más de 50 años de antigüedad. En consecuencia, en todos estos casos, el límite para la exención de ITV es más amplio que el que propone el PRD para España. El resto de los vehículos históricos siguen teniendo que superar la ITV, pero la misma tendrá un periodo de validez superior (de 2 a 4 años) que la ITV de un vehículo ordinario y, por tanto, se realizará con menor frecuencia.

<sup>17</sup> En concreto, se introducen en la normativa española dos elementos ya presentes en otros ordenamientos jurídicos, como es el aumentar la participación de la sociedad civil en el procedimiento de clasificación de vehículos históricos, a través de asociaciones especializadas, y contemplar que los vehículos históricos con una cierta antigüedad estén exentos de someterse a pruebas ITV.

<sup>18</sup> Disponible en: <https://www.feva.es/images/1574272483.pdf>.



Sin perjuicio de lo anterior, con el fin de reforzar los objetivos de simplificación de cargas y puesta en valor del parque de vehículos existente, **se han identificado determinadas áreas del PRD donde la CNMC considera que hay margen de mejora** desde la perspectiva del funcionamiento competitivo de los mercados y de los principios de buena regulación.

## 3.2. Observaciones particulares

### 3.2.1. Requisito de antigüedad y firma para las Entidades Relacionadas con Vehículos Históricos (artículo 2)

El PRD exige, en los procedimientos de declaración de vehículos como históricos, la expedición de unos certificados que recojan las características técnicas del vehículo. Estos certificados son también necesarios cuando se realizan reformas o reparaciones en vehículos ya declarados como históricos.

Estos certificados pueden ser expedidos por una “Entidad Relacionada de Vehículos Históricos”, figura que como ya se ha mencionado hace alusión a asociaciones de propietarios de vehículos históricos, pero para ello deben cumplir dos requisitos: que estén registradas en un registro de asociaciones (nacional, autonómico o de otro Estado miembro de la Unión Europea) y que dicha inscripción tenga al menos cinco años de antigüedad.

La exigencia de cinco años de antigüedad puede suponer una barrera de entrada en el mercado de prestación de certificados para nuevas asociaciones, lo que podría suponer una medida proteccionista en favor del incumbente (FEVA, en cuanto asociación ya establecida).

Si bien la MAIN argumenta que esta antigüedad “acreditaría” que la asociación cuenta con los medios y los conocimientos suficientes para emitir los certificados, no se especifica por qué el plazo se establece en cinco años y no en otro, ni parece evidente por qué la simple antigüedad garantiza una mayor disponibilidad de medios y conocimientos para la emisión de esta clase certificados.

Por otro lado, se exige que el certificado expedido sea firmado por el “máximo responsable” de la entidad (generalmente, el presidente de la asociación). Para evitar un excesivo intervencionismo en la capacidad organizativa de estas entidades, parece suficiente con establecer que es la asociación quien emite el certificado, y lo hace a través de la persona a quien sus estatutos internos habiliten para ello, sin que fuera necesario que el PRD se pronuncie sobre la persona competente para ello dentro de la propia asociación.

Se recomienda por ello un replanteamiento de la exigencia de 5 años de antigüedad y de la firma del certificado por el máximo responsable de la entidad, salvo que se acrediten razones de interés público adicionales que desde la óptica de los principios de buena regulación pudieran justificarlas.

### **3.2.2. El uso de la declaración responsable en la clasificación de vehículos en el grupo A (artículo 5)**

Con carácter general, el uso de una declaración responsable, en detrimento de una solicitud de autorización, tiene dos ventajas: por un lado, no es necesario esperar a que la Administración proceda a la autorización, generándose efectos jurídicos desde el mismo momento de la presentación de la declaración; y por otro, se declara, bajo la responsabilidad del declarante, el cumplimiento de los requisitos exigidos, de forma que la Administración llevará a cabo, en su caso, una supervisión ex post y no ex ante de los mismos.

Aunque el artículo 5 del PRD permite el uso de la figura de la declaración responsable para instar la clasificación de un vehículo como histórico dentro del grupo A, su utilización queda desvirtuada porque se obliga a acompañar dicha declaración responsable de un conjunto de documentos acreditativos (certificados, permisos, documento de baja en registros administrativos, pago de tasas...). De esta forma, la supuesta declaración responsable se confunde con una mera presentación de la documentación requerida<sup>19</sup>.

Dado que la figura de la declaración responsable se utiliza de forma diferente y más acorde con la naturaleza descrita en otros preceptos del PRD (por ejemplo, en el artículo 22 para la habilitación de los servicios técnicos de vehículos históricos), se invita a realizar los ajustes oportunos en relación con el artículo 5 del PRD.

Todo ello sin perjuicio de las facultades que las autoridades administrativas competentes conservan para requerir al interesado que acredite el cumplimiento de los requisitos suscritos en la declaración responsable, y de las

---

<sup>19</sup> Puede consultarse en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, el artículo 3.9: «Declaración responsable»: *el documento suscrito por la persona titular de una actividad empresarial o profesional en el que declara, bajo su responsabilidad, que cumple con los requisitos establecidos en la normativa vigente, que dispone de la documentación que así lo acredita y que se compromete a mantener su cumplimiento durante la vigencia de la actividad.*

responsabilidades que se pueden exigir en caso de inexactitud, falsedad u omisión de aquel sobre los mismos.

### **3.2.3. Procedimiento de clasificación de vehículos históricos del grupo B (artículos 8 a 13)**

Aunque el procedimiento para la clasificación en el grupo A se ha simplificado considerablemente, el procedimiento para el grupo B (vehículos no matriculados en España, por no encontrarse en circulación o por tratarse de vehículos importados) presenta cierta complejidad, en la medida en que sigue obligando al propietario a llevar a cabo un número significativo de trámites, lo que puede implicar un obstáculo a la matriculación de este tipo de vehículos, en contra de la finalidad perseguida por el PRD.

En concreto, respecto al grupo B, existen tres trámites: (i) certificado de características técnicas (que puede ser emitido por una Entidad Relacionada, como las asociaciones de propietarios de vehículos históricos); (ii) informe de Servicio Técnico (en cuanto entidad de inspección con capacidad para evaluar y emitir informes técnicos y certificados sobre vehículos que pueden ser clasificados como históricos) y (iii) prueba ITV ad hoc con carácter previo a la matriculación. Toda esta documentación debe aportarse en una declaración responsable ante la administración competente.

Mientras que el papel de la inspección ITV se centraría en comprobar que el vehículo es seguro para circular por vías públicas, no es evidente por qué es necesario obtener tanto un certificado de Entidad Relacionada como, también, un informe de Servicio Técnico. El contenido de ambos documentos parece muy similar, aunque más limitado en el caso del certificado. De hecho, el certificado de Entidad Relacionada parece sólo contener las características técnicas del vehículo, mientras que el informe de Servicio Técnico parte de la inspección física del vehículo y analiza dichas características para concluir si el vehículo cumple los requisitos para poder ser clasificado como histórico o no.

En consecuencia, es cuestionable el valor añadido que puede aportar el certificado de Entidad Relacionada respecto del contenido que ya figurará en el informe del Servicio Técnico, por lo que la obligación de obtener dicho primer certificado podría replantearse<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> De hecho, el PRD permite que el certificado de características técnicas sea elaborado por el fabricante del vehículo, por una Entidad Relacionada o por un Servicio Técnico. Ahora bien, en caso de que el certificado sea elaborado por un Servicio Técnico, la inspección y el informe

A esto hay que añadirle que una asociación de vehículos históricos no tiene necesariamente un carácter neutral, pudiendo ofrecer ventajas a sus asociados frente a los que no son. Igualmente, el hecho de tener que acudir a una asociación para obtener este tipo de certificados podría generar la apariencia de que un propietario de un vehículo histórico debe formar parte de una de estas asociaciones, cuando no es obligatorio.

Por otra parte, no parece justificado que la distinción entre vehículos del grupo A y grupo B lleve a la consecuencia de que sólo los vehículos del grupo B requieran para su clasificación como históricos de un informe de Servicio Técnico, mientras que los vehículos del grupo A no lo exigen.

La diferencia fundamental entre el grupo A y el grupo B es que los vehículos del grupo A ya están en circulación en España: están matriculados como vehículos ordinarios (vehículos no históricos), disponen de un ITV en vigor, abonan su impuesto de circulación, y tienen suscrito un seguro de accidentes. Esta diferenciación justificaría que los vehículos del grupo B deban superar una prueba ITV antes de ser matriculados como históricos, mientras que los del grupo A no tengan por qué hacerlo (precisamente, porque la ya tienen superada y en vigor, y pueden hacer uso de ella).

Pero esta diferencia no explica, al menos aparentemente, por qué los vehículos del grupo A no requieren informe de Servicio Técnico y los del grupo B sí; cabe recordar que dicho informe analiza si el vehículo cumple los requisitos para ser considerado histórico<sup>21</sup>. Por tanto, ésta es una información igualmente relevante para los vehículos del grupo A como del grupo B, en la medida en que ninguno de ellos está todavía clasificado como vehículo histórico.

En consecuencia, salvo que se acrediten razones de interés público adicionales que desde la óptica de los principios de buena regulación pudieran justificarlo, se recomienda replantear la exigencia del certificado de Entidad Relacionada para la clasificación en el grupo B, así como reforzar la justificación que explicaría

---

técnico de Servicio Técnico (es decir, otro de los trámites previstos) debe ser realizado por *otro Servicio Técnico diferente* (art. 8.1.c del PRD). El hecho de que, siguiendo esta vía, dos Servicios Técnicos tengan que participar en el mismo procedimiento, muestra hasta qué punto el mismo revestiría todavía de un cierto nivel de complejidad.

<sup>21</sup> Ver, a este respecto, el artículo 10 del PRD (“Contenido del informe técnico del Servicio Técnico de Vehículos Históricos”) y el Anexo I del PRD (“Modelo Informe Servicio Técnico de Vehículos Históricos”).

la diferencia existente en cuanto a la exigencia de informe de Servicio Técnico en el grupo A y en el B.

#### **3.2.4. Reconocimiento de las ITV realizadas en otros Estados miembros de la UE**

En la distinción entre vehículos del grupo A y del grupo B, los vehículos del grupo A han de estar previamente matriculados en España, con una ITV en vigor superada en nuestro país, mientras que los vehículos del grupo B no, pudiendo haber sido sometidos a ITV y matriculados en otro país y haber sido importados a España.

Sin embargo, incluso respecto de los Estados miembros de la Unión Europea, el PRD no contempla ningún tipo de mecanismo de reconocimiento por parte de la Administración española de las ITV superadas en otros Estados miembros.

Pese a ello, siempre que se garanticen los niveles de seguridad y fiabilidad requeridos, parece razonable implantar un procedimiento de reconocimiento de las pruebas ITV superadas por los vehículos en cuestión en otros Estados miembros de la UE. De tal manera que, en esos casos, se evite tener que pasar de nuevo la prueba ITV en España, como exigencia previa a la matriculación del vehículo como histórico.

Se recomienda por ello que, salvo que se acrediten razones justificativas debidamente acreditadas desde la óptica de los principios de buena regulación, se puedan establecer cauces para el reconocimiento de la realización de estas inspecciones en otros Estados miembros de la UE.

#### **3.2.5. Prohibiciones y limitaciones en la utilización de los vehículos históricos (artículo 20)**

De acuerdo con dicho precepto:

*“1. El uso de los vehículos históricos tendrá carácter ocasional con objeto de minimizar su impacto medioambiental, garantizar su adecuada preservación y por motivos de seguridad vial. Queda prohibida con carácter general su utilización para prestar los siguientes servicios:*

- a) Transporte público de viajeros.*
- b) Transporte público de mercancías.*
- c) Actividades agrícolas o de obras y servicios.*

*2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, se permitirá el uso de vehículos históricos para el transporte de personas en vehículos de alquiler con conductor, para el uso o exposición estática y/o con fines publicitarios, para la realización de rodajes y actividades cinematográficas o audiovisuales, así como para la realización, conforme a la normativa de transporte, de otras actividades que por su escasa incidencia en el mercado del transporte o por las cortas distancias recorridas no resultare necesaria autorización”.*

La literalidad del artículo en cuestión es excesivamente abierta, en la medida en que no se define, ni en este ni en otros preceptos, qué debe entenderse por utilización “ocasional” del vehículo, pudiendo introducir un trato desigual por parte de las autoridades que deban aplicarlo.

En parecidos términos cabe valorar la referencia que se recoge, en este caso para ser permitidas, a la *“realización, conforme a la normativa de transporte, de otras actividades que por su escasa incidencia en el mercado del transporte o por las cortas distancias recorridas no resultare necesaria autorización”*<sup>22</sup>.

La MAIN en este punto se remite a la normativa sectorial de transporte:

*“Se ha considerado oportuno incluir en el nuevo reglamento esta disposición para coherencia en lo posible la preservación de estos vehículos y la seguridad vial, con la utilización puntual y esporádica en actividades que por su naturaleza no precisan de autorización de transporte. La utilización de los vehículos históricos debe ser fundamentalmente de tipo esporádico y ocasional, lo que no impide que se permita su uso en los casos indicados, tal como sucede en otros países europeos (Francia e Italia por lo que se refiere al alquiler con conductor) y en base al artículo 42 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y 33.2.k) del Reglamento que la desarrolla”.*

A este respecto cabe realizar estas consideraciones:

Por un lado, en la medida en que el vehículo es un activo esencial para el ejercicio de actividades económicas, cualquier limitación derivada de la literalidad del artículo 20 del PRD debe adecuarse a lo dispuesto en el artículo 5 de la ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, en especial en lo que se refiere a las razones de interés público identificadas y al juicio de necesidad y proporcionalidad que debe aplicarse sobre las medidas

---

<sup>22</sup> Si bien, en este caso, esta redacción coincide prácticamente con la recogida en el artículo 42 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres referida.

implementadas (en este caso a la medida de prohibición absoluta de una serie de actividades)<sup>23</sup>.

Por otro lado, si bien la MAIN remite a la normativa sectorial de transporte, debe subrayarse que los preceptos invocados (artículo 42 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en particular) no imponen una prohibición de realizar dichas actividades sino la sujeción de las mismas a un régimen de autorización y al cumplimiento de una serie de requisitos, lo que llevaría a un análisis caso por caso y no a una exclusión generalizada.

Por todo ello, se recomienda introducir una mayor precisión en alguno de los conceptos jurídicos utilizados, así como ajustar la regla de la prohibición de una serie de actividades al marco normativo existente derivado de la Ley 20/2013 y de la Ley 16/1987.

### **3.2.6. Sistema de habilitación de los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos (artículos 21 y 22)**

Los Servicios Técnicos previstos en el PRD están concebidos para sustituir a los laboratorios oficiales autonómicos, con dos diferencias fundamentales. Por un lado, los Servicios Técnicos no son homologados por las Comunidades Autónomas sino por la ENAC, de acuerdo con la regla UNE correspondiente<sup>24</sup>. Por otro lado, los informes de los Servicios Técnicos tendrían una validez nacional, al contrario de lo que ocurre con los actuales laboratorios oficiales, cuyos informes sólo son reconocidos por “su” propia Comunidad Autónoma.

---

<sup>23</sup> Debe recordarse a este respecto lo recogido en el artículo 5 de la [Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado](#): “1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. 2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica. 3. La necesidad y proporcionalidad de los límites o requisitos relacionados con el acceso y el ejercicio de las profesiones reguladas se evaluará de conformidad con el Real Decreto 472/2021, de 29 de junio, por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2018/958, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, relativa al test de proporcionalidad antes de adoptar nuevas regulaciones de profesiones”.

<sup>24</sup> La regla UNE-EN ISO/IEC 17020 pretende asegurar que los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos cuentan con los suficientes recursos personales y medios técnicos necesarios para inspeccionar vehículos históricos.

Como se ha mencionado anteriormente, la sustitución de los laboratorios oficiales por Servicios Técnicos produciría una serie de ventajas, en particular que cualquier propietario de un vehículo histórico puede acudir a un Servicio Técnico de cualquier parte del país, no necesariamente al que esté radicado en su Comunidad Autónoma de residencia. Esto implica que se producirá una competencia a nivel nacional entre todos los Servicios Técnicos, lo que, al menos en teoría, debería aumentar la calidad del servicio prestado y reducir las tarifas cobradas.

Ahora bien, el sistema de acreditación de los Servicios Técnicos (por la ENAC para verificar el cumplimiento de una regla UNE) puede también resultar cuestionable por dos motivos.

Por un lado, porque los laboratorios oficiales que vienen operando hasta ahora no tenían necesariamente que cumplir la citada regla UNE, sin que se haga alusión en el PRD o la MAIN a problemas derivados de dicha circunstancia. Sin embargo, el PRD obligaría a los laboratorios incumbentes a instar su homologación por parte de la ENAC, si bien les concede un año de plazo para “regularizar” su situación (Disposición Transitoria 2ª).

Adicionalmente, el procedimiento de acreditación supondrá en consecuencia costes adicionales que previamente no se producían, los cuales serán previsiblemente repercutidos a los propietarios de vehículos históricos<sup>25</sup>. Este coste puede constituir una barrera de entrada para nuevos entrantes, en la medida en que la actividad de los Servicios Técnicos va a disminuir en comparación con la de los actuales laboratorios oficiales (dado que, según el PRD, la actuación de los Servicios Técnicos sólo será obligatoria para los vehículos del grupo B)<sup>26</sup>.

Por otro lado, en la medida en que la ENAC es una entidad que actúa en régimen de exclusividad en España, confiar a ésta la homologación en régimen de monopolio de todos los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos excluiría, a nivel interno, cualquier competencia en la actividad económica de homologación.

---

<sup>25</sup> En concreto, la MAIN estima que, para cada Servicio Técnico de Vehículos Históricos, este tipo de homologación implicaría un coste de unos 4.200 euros.

<sup>26</sup> En todo caso, la MAIN argumenta que este sistema de acreditación no se utilizó en el Reglamento de Vehículos Históricos actual porque, cuando éste se aprobó, no existía el sistema de acreditación de la ENAC.



Sin perjuicio de que este régimen de exclusividad encuentra amparo en la regulación vigente nacional y de la UE<sup>27</sup>, ello no obsta para que puedan plantearse medidas que minimicen potenciales efectos negativos.

Entre las mismas cabe destacar la admisión de las homologaciones realizadas por entidades nacionales de acreditación de otros Estados miembros de la Unión Europea, debiendo esta vía ser objeto de puesta en conocimiento a los operadores. Cabe recordar a este respecto lo establecido en el Real Decreto 1715/2010, de 17 de diciembre, que designa a la Entidad Nacional de Acreditación como único organismo nacional de acreditación en su disposición adicional única:

*“Las Administraciones públicas, en el ejercicio de sus competencias, reconocerán la equivalencia de los servicios prestados por los organismos de acreditación de cualquier Estado miembro de la Unión Europea, siempre que dichos organismos se hayan sometido con éxito al sistema de evaluación por pares previsto en el Reglamento (CE) n.º 765/2008, de 9 de julio, del Parlamento Europeo y del Consejo, y aceptarán la validez de los certificados de dichos organismos de acreditación, así como las certificaciones emitidas por los organismos de evaluación de la conformidad acreditados por ellos”.*

De igual modo, cabe plantearse alternativas como la realización de una declaración responsable, en la que el propio operador pueda decidir el mecanismo que le asegure el cumplimiento de los requisitos exigidos.

Por todo ello, se recomienda que se refuerce la justificación desde la óptica de los principios de buena regulación de la obligatoriedad de la acreditación por la ENAC, así como que se tenga en consideración la puesta en práctica de medidas que minimicen potenciales efectos negativos, entre las que destacaría la admisión de las homologaciones realizadas por entidades nacionales de acreditación de otros Estados miembros de la Unión Europea.

### **3.2.7. Suscripción obligatoria de seguro de responsabilidad civil por parte de los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos (artículo 21 PRD)**

Conforme al artículo 21 PRD, los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos están obligados a suscribir “pólizas de responsabilidad civil, avales u otras garantías financieras equivalentes” que cubran “los riesgos de su

---

<sup>27</sup> [Real Decreto 1715/2010](#), de 17 de diciembre, por el que se designa a la Entidad Nacional de Acreditación como organismo nacional de acreditación.

*responsabilidad, respecto de daños materiales y personales a terceros, por una cuantía mínima de 300.500 euros.”.*

Según se explica en la MAIN, en versiones anteriores del PRD, el importe de estos seguros obligatorios ascendía a 1,2 millones de euros. Sin embargo, tras el trámite de audiencia pública, el importe se ha reducido significativamente (hasta una cuarta parte del importe original) hasta fijarse en 300.500 euros. La MAIN explica que se trata del mismo importe de garantía que se impone a las estaciones ITV ordinarias<sup>28</sup>.

Además, en la MAIN se indica que: *“esta cuantía ha quedado desfasada y se debe revisar al alza teniendo en cuenta el especial valor cultural y económico de estos vehículos, el riesgo que tienen de sufrir daños en las inspecciones, debido a la fragilidad de sus componentes, y considerando, además, la dificultad de conseguir piezas de repuesto y a su precio, frecuentemente alto. Por lo tanto, es preciso que la cuantía mínima a resarcir, en caso de daños, se corresponda con el valor de los vehículos históricos”.*

El establecimiento de este seguro obligatorio, sin embargo, presenta una serie de problemas desde la óptica de competencia y buena regulación:

En primer lugar, cabe recordar que el artículo 21 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, dispone la necesidad de norma con rango de ley para esta exigencia:

*“1. Se podrá exigir a los prestadores de servicios, en norma con rango de ley, la suscripción de un seguro de responsabilidad civil profesional u otra garantía equivalente que cubra los daños que puedan provocar en prestación del servicio en aquellos casos en que los servicios que presten presenten un riesgo directo y concreto para la salud o para la seguridad del destinatario o de un tercero, o para la seguridad financiera del destinatario. La garantía exigida deberá ser proporcionada a la naturaleza y alcance del riesgo cubierto [...]”.*

En segundo lugar, el papel del Servicio Técnico de Vehículos Históricos es, según el PRD, inspeccionar el vehículo a fin de elaborar un informe sobre si el vehículo cumple o no los requisitos para poder ser clasificado como histórico. Pero no debe confundirse esta labor con la de analizar si el vehículo es apto para

---

<sup>28</sup> La MAIN alude al art. 14.7.e) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos (disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2017-12841>).

circular por vías públicas se forma segura, cometido que recae (también para los vehículos históricos) es las estaciones de ITV.

En consecuencia, imponer el mismo seguro obligatorio a estos Servicios Técnicos “a semejanza” de lo que ocurre con las estaciones ITV parece poco coherente con la labor de ambos. Mientras que una estación ITV podría incurrir en responsabilidad si considera seguro un vehículo que no lo era, y éste puede ocasionar daños a terceros, la única responsabilidad en que podría incurrir un Servicio Técnico de Vehículos Históricos sería deteriorar el propio vehículo durante la inspección. Como se aprecia, por tanto, son dos riesgos muy diferentes, por lo que, sin perjuicio de tener en consideración las circunstancias recogidas en la MAIN, un seguro de idéntico importe para ambas situaciones no parece justificado.

Adicionalmente, es de destacar que, actualmente, los laboratorios oficiales acreditados por las Comunidades Autónomas están sometidos también a la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil, pero la cuantía la fija la propia Comunidad Autónoma, generalmente en un importe menor, según la MAIN, de en torno a los 60.000 euros<sup>29</sup>.

Cabe mencionar, finalmente, que la MAIN estima que el coste de suscribir un seguro de 300.500 euros sería de aproximadamente 500 euros al año, mientras que un seguro de 60.000 euros genera actualmente un coste anual de 97 euros (cinco veces inferior).

En definitiva, el establecimiento de la obligación de suscribir un seguro supone un coste y, por tanto, puede suponer una barrera de entrada al mercado de los Servicios Técnicos. Por ello, tanto la exigencia de contar con el seguro como el importe requerido deberían estar debidamente justificados.

Por todo ello, dado que no se aporta en el PRD justificación alguna acerca del rango legal exigido, y salvo que se justifique razonadamente el alcance de los riesgos que viene a cubrir con la elevación de la cuantía exigida, dadas las potenciales implicaciones negativas en forma de barrera de entrada que tendría el seguro propuesto, se aconseja su replanteamiento.

---

<sup>29</sup> La MAIN considera que este importe ha quedado desfasado y se debe revisar al alza teniendo en cuenta el especial valor cultural y económico de estos vehículos, el riesgo que tienen de sufrir daños en las inspecciones, debido a la fragilidad de sus componentes y considerando, además, la dificultad de conseguir piezas de repuesto y su precio, frecuentemente alto.

## 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El planteamiento general del PRD debe ser valorado positivamente por cuanto pretende reducir las cargas administrativas para declarar un vehículo como histórico, apostando, en ciertos casos, por figuras como la declaración responsable, eliminando pruebas técnicas injustificadas y diferenciando entre grupos de vehículos para perfilar con mayor precisión las exigencias contempladas.

Sin perjuicio de lo anterior, con el fin de reforzar los objetivos de simplificación de cargas y puesta en valor del parque de vehículos existente, se han identificado determinadas áreas del PRD donde la CNMC considera que cabe margen de mejora desde la perspectiva del funcionamiento competitivo de los mercados y de los principios de buena regulación:

- *Requisito de antigüedad y firma para las Entidades Relacionadas con Vehículos Históricos.* Se recomienda un replanteamiento del requisito de 5 años de antigüedad para que estas entidades puedan operar, así como de la exigencia de la firma por el máximo responsable de entidad de los certificados regulados en el PRD, salvo que se acrediten razones de interés público adicionales que desde la óptica de los principios de buena regulación pudieran justificarlas.
- *El uso de la declaración responsable en la clasificación de vehículos en el grupo A.* Dado que en la práctica su utilización queda desvirtuada porque se obliga a acompañar dicha declaración responsable de un conjunto de documentos acreditativos, se aconseja realizar los ajustes oportunos para su consideración, en su caso, como una auténtica declaración responsable.
- *Procedimiento de clasificación de vehículos históricos del grupo B.* Salvo que se acrediten razones de interés público adicionales que desde la óptica de los principios de buena regulación pudieran justificarlo, se recomienda replantearse la exigencia del certificado de Entidad Relacionada para la clasificación en el grupo B, así como la diferencia existente en cuanto a la exigencia de informe de servicio técnico para su catalogación en el grupo A y en el B.
- *Reconocimiento de las ITV's realizadas en otros Estados miembros de la UE.* Siempre que se garanticen los niveles de seguridad y fiabilidad requeridos, se recomienda que se puedan establecer cauces para el

reconocimiento de las inspecciones superadas en otros Estados miembros de la UE.

- *Prohibiciones y limitaciones en la utilización de los vehículos históricos.* Se recomienda introducir una mayor precisión en alguno de los conceptos jurídicos utilizados, en especial en la definición del uso ocasional del vehículo, así como ajustar la regla de la prohibición de una serie de actividades al marco normativo existente derivado de la Ley 20/2013 y de la Ley 16/1987.
- *Sistema de habilitación de los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos.* Se recomienda que se refuerce la justificación desde la óptica de los principios de buena regulación de la obligatoriedad de la acreditación por la ENAC, así como la admisión de las homologaciones realizadas por entidades nacionales de acreditación de otros Estados miembros de la Unión Europea.
- *Suscripción obligatoria del seguro de responsabilidad civil por parte de los Servicios Técnicos de Vehículos Históricos.* Dado que no se aporta justificación acerca del amparo legal necesario, y salvo que se justifique razonadamente el alcance de los riesgos que viene a cubrir con la elevación de la cuantía contemplada, se aconseja su replanteamiento.