

La CNMC recomienda simplificar los trámites para declarar un vehículo como histórico

- Según el proyecto normativo, en España el procedimiento es complejo y costoso, por lo que los propietarios tienden a evitarlo.
- En Reino Unido, Francia o Alemania existen muchos más vehículos de este tipo.
- La CNMC plantea agilizar todavía más las gestiones y reconocer los trámites ya hechos en otros Estados Miembros de la Unión Europea.

Madrid, 5 de octubre de 2023.- En España hay registrados unos 44.000 vehículos históricos, muchos menos que en otros países como Reino Unido (1,5 millones), Francia (400.000) o Alemania (casi 600.000). Hasta conseguir dicha consideración, los propietarios deben realizar trámites complejos y costosos, que el Proyecto de Real Decretoⁱ pretende aligerar ([IPN/CNMC/022/23](#)).

La Administración declara que un vehículo es histórico por sus características singulares (antigüedad, originalidad, estado de conservación), y le dota de un estatuto jurídico especial como parte del patrimonio cultural e industrial automovilístico español.

Trámites complejos y costosos

El propietario del vehículo debe realizar los trámites para conseguir dicha clasificación, pero no es sencillo y, en muchas ocasiones, los evita. Se estima que en España existen numerosos vehículos históricos sin identificar con la consiguiente amenaza para su conservación como patrimonio cultural.

La regulación ([Real Decreto 1247/1995](#)) distingue entre dos tipos de automóviles:

- Grupo A: 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.
- Grupo B: 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).

Análisis de la CNMC

El proyecto de Real Decreto es positivo porque intenta simplificar y facilitar el procedimiento. En ciertos casos, apuesta por figuras como la declaración responsable o la eliminación de pruebas técnicas injustificadas.

Desde la perspectiva del funcionamiento competitivo de los mercados y de los principios de buena regulación, se recomienda:

- **Requisito de antigüedad y firma para las Entidades Relacionadas con Vehículos Históricos:** salvo justificación adicional, replantear el requisito de 5 años de antigüedad para que puedan operar y la exigencia de la firma por su máximo responsable de los certificados regulados en el PRD.
- **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, 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 justificación adicional, replantearse la exigencia del certificado de Entidad Relacionada para la clasificación en el grupo B y la exigencia de informe de servicio técnico dependiendo de su catalogación en el grupo A o 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:** introducir una mayor precisión en alguno de los conceptos

jurídicos utilizados, en especial en la definición del uso ocasional del vehículo, y 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:** reforzar la justificación en función 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.

Este informe se emite a solicitud del Ministerio del Interior, en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 5.2 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Contenido relacionado:

- [IPN/CNMC/022/23](#): PRD por el que se aprueba el reglamento de vehículos históricos.

ⁱ Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba del Reglamento de Vehículos Históricos