



# **MEMORIA GENERAL RELATIVA AL ANTEPROYECTO DE LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS**

---

**V2 enero 2024**

**V1 Versión inicial. Versión aprobada por el Consejo Técnico de 7/11/23**

**V2. Versión presentada en el Consejo Técnico de 30/1/24**

## **MEMORIA GENERAL RELATIVA AL ANTEPROYECTO DE LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS V2**

---

Esta memoria se emite al amparo del artículo 36.3 a) de la Ley 13/2008, de 5 de noviembre, de la presidencia de la Generalidad y del Gobierno, que establece que los anteproyectos de ley deben ir acompañados de una memoria general, con los estudios, informes y dictámenes pertinentes sobre la necesidad de la iniciativa, que contendrá, como mínimo, la adecuación de la norma a los fines que se persiguen; el marco normativo en el que se inserta; la relación de las disposiciones afectadas por el anteproyecto de ley y la mesa de vigencias y derogaciones resultantes; la competencia de la Generalidad sobre la materia, y la relación motivada de las personas y entidades a las que debe otorgarse el trámite de audiencia o la procedencia de someter el expediente a información pública.

Este anteproyecto de ley se encuentra incluido en el Plan normativo del Gobierno de la Generalidad de Cataluña para los años 2021-2023, aprobado por el Gobierno por Acuerdo de 19 de octubre de 2021.

[https://presidencia.gencat.cat/ca/ambits\\_d\\_actuacio/mejora\\_regulacio\\_normativa/planificacio-normativa/plan-normatiu-2021-2023/index.html](https://presidencia.gencat.cat/ca/ambits_d_actuacio/mejora_regulacio_normativa/planificacio-normativa/plan-normatiu-2021-2023/index.html)

a) Justificación de la necesidad de la disposición reglamentaria y adecuación a los fines que se persiguen

En 2018, la Unión Europea se marcó el objetivo de reducir en un 50% el número de víctimas mortales en carretera, y, por primera vez, también el número de heridos graves, dentro de 2030. Esto se estableció en el Plan de Acción Estratégico sobre la Seguridad Vial de la Comisión, así como en el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030, en los que también se fijaron planes en materia de seguridad vial para alcanzar el objetivo «Visión cero»: cero muertos en carretera de aquí a 2050.

La seguridad vial también ha sido un elemento fundamental de las recientes iniciativas políticas de movilidad de la Unión, incluida la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y la propuesta de la Comisión para la revisión del Reglamento relativo a la red transeuropea de transporte y del marco de movilidad urbana.

La Unión se sitúa a la vanguardia de la segunda década de acción para la seguridad vial, proclamada por Naciones Unidas para el período 2021–2030 en agosto de 2020.

En este sentido, la inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos se encuentren en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Este régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y las inspecciones técnicas en la carretera de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por carretera, así como establecer un

procedimiento para la matriculación de vehículos que permita la suspensión del permiso de circulación de un vehículo cuando éste represente un riesgo inmediato para la seguridad vial. La inspección periódica debe ser el principal instrumento para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular por ellos. Las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales sólo serán complementarias de las inspecciones técnicas periódicas.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobaron, el 3 de abril de 2014, la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos a motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE.

Esta Directiva incorpora y actualiza las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE, de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de los defectos detectados durante las inspecciones técnicas efectuadas de conformidad con la Directiva 2009/40/CE, actualizando los requisitos técnicos establecidos en la anterior Directiva 2009/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (versión refundida) y ampliando- en el ámbito de aplicación para incluir, en particular, disposiciones relativas al establecimiento de centros de inspección técnica y de sus órganos de supervisión, así como la designación de inspectores a los que se encomendará la realización de las inspecciones técnicas.

Además, en relación al control de emisiones, los sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) permiten mejorar la eficacia a la hora de evaluar las emisiones de los vehículos en función de la categoría de emisión. Por este motivo, la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 3 de abril de 2014, establece que los Estados miembros deben estar en condiciones de permitir este método de inspección, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación.

A nivel estatal la inspección técnica de vehículos está regulada por el Real decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, que tiene por objeto establecer los requisitos mínimos del régimen de inspecciones técnicas de los vehículos que se utilicen para circular por la vía pública, así como determinar los requisitos y obligaciones mínimas que deben cumplir las estaciones de inspección técnica de vehículos.

El Real Decreto-ley 7/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes al Sector de las Telecomunicaciones establecía que las inspecciones técnicas podían efectuarse por las comunidades autónomas directamente o por sociedades de economía mixta mediante autorización, o mediante autorización administrativa. Catalunya y otras comunidades autónomas presentaron recursos ante el Tribunal Constitucional al considerar que este Real Decreto-ley vulneraba sus competencias. Finalmente, la sentencia del Tribunal Constitucional les dio la razón, eliminando la obligatoriedad de que las estaciones de ITV fueran habilitadas únicamente mediante autorización, permitiendo a partir de esta sentencia que la comunidad autónoma escogiera el modelo de gestión de las estaciones ubicadas en su territorio. Así quedó reflejado en el apartado 1 del artículo 14 del Real Decreto 920/2017: "La ejecución material de las inspecciones técnicas será realizada en estaciones ITV, de acuerdo con el modelo de gestión que establezca la comunidad autónoma en ejercicio de sobre competencias".

Dado que la situación en la que se encuentra el modelo de gestión de prestación del servicio de ITV definido por la Ley 12/2008 es de estancamiento tal y como queda explicado en el apartado b) de esta memoria, la finalidad de la disposición que ahora se tramita es superar esta situación jurídica estableciendo un nuevo modelo de gestión adaptado a las necesidades presentes y futuras, así como hacerlo de forma eficaz y de la forma más eficiente posible tanto para los usuarios del servicio como para la propia administración.

Por este motivo el Gobierno aprobó la Memoria preliminar del Anteproyecto de ley que regula el régimen jurídico aplicable a la prestación del servicio de ITV, y se realizó consulta pública previa del 17 de enero de 2023 al 2 de marzo de 2023, de acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. Durante este período se recogieron diferentes aportaciones realizadas por la ciudadanía, organizaciones empresariales y administraciones. El análisis de todas ellas se encuentra en el documento "Informe de retorno de la consulta pública previa a la elaboración del anteproyecto de ley que regula el régimen jurídico aplicable a la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos".

De esta forma, de acuerdo con la finalidad de la disposición y las aportaciones recibidas, el texto del anteproyecto de ley responde a la necesidad de cubrir estos objetivos principales:

- Asegurar la calidad de la prestación del servicio de ITV, a efectos de que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente.

Se entiende por calidad de la inspección que se revisen todos los puntos del Manual de inspección y que se realice de acuerdo con los procedimientos especificados. La inspección de ITV, para la prácticamente totalidad de usuarios, es un bien de confianza (son bienes de confianza aquellos cuya utilidad es difícil de medir por el consumidor tanto antes de su consumo como durante la prestación o inmediatamente después), y al mismo tiempo obligatoria para los titulares de los vehículos, por lo que el usuario no tiene en general un especial interés por la calidad de la inspección, pero si que desea el certificado de haberla pasado y hacerlo en el menor tiempo y lo más barato posibles. Es necesario encontrar el equilibrio entre abrir el mercado a la competencia y las ventajas que ello conlleva, con el mantenimiento de la calidad de la inspección. Por tanto, aparte de tener que disponer de la acreditación de ENAC para alcanzar este objetivo, también será necesario que la administración incremente su supervisión y control sobre las estaciones.

- Garantizar la seguridad jurídica en la aplicación de la normativa sobre ITV

Como ya se ha mencionado y se desarrolla en el apartado b) de esta Memoria, la situación jurídica actual ha quedado estancada provocando la paralización de la red de estaciones que prestan el servicio de ITV así como una gran inseguridad jurídica por las empresas operadoras del servicio de ITV, tanto en las que ya operan en Cataluña como en las que quieren entrar en el mercado. La publicación de la nueva norma pondrá fin a esa situación.

- Conseguir que se preste el servicio de forma suficiente en todo el territorio

El modelo de gestión que debe implantarse con la Ley debe garantizar la universalidad del servicio en todo el territorio ya que es un servicio de interés general, y por tanto es necesario preservar los derechos de las ciudadanas y ciudadanos a disponer de este servicio de forma eficaz y eficiente. Para facilitar la prestación del servicio de ITV a la totalidad del territorio, todas las comarcas de Cataluña se asignan a tres posibles zonas atendiendo a criterios objetivos de censo del parque móvil de vehículos existentes y de dispersión geográfica, y se establecen requisitos de acceso a la prestación del servicio de ITV de acuerdo a condiciones de ponderación territorial. A su vez, estas condiciones de ponderación territorial no conllevan ninguna exclusividad territorial, reserva de mercado, preservando las condiciones de libre mercado.

- Garantizar la libre elección de operadores por parte de los usuarios

El régimen de prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en estaciones fijas será el de autorización administrativa reglada, en el marco de un mercado de libre acceso. Por tanto, todo aquel operador que cumpla con los requisitos fijados en la norma debe ser autorizado, y la red de estaciones crecerá y consecuentemente se incrementará la posibilidad de elección de estación por los usuarios.

- Aplicar medidas de sostenibilidad ambiental en las estaciones

El Gobierno de la Generalitat se unió a las instituciones políticas de todo el mundo que han declarado formalmente una emergencia climática y ambiental para alcanzar los objetivos en materia de mitigación establecidos en la Ley del cambio climático, aprobada en verano de 2017. A tal fin, la ITV actúa en dos sentidos. Por un lado la propia inspección garantiza que las emisiones de los vehículos inspeccionados se encuentren dentro de los rangos admitidos, por otro, a partir de la publicación de esta norma es necesario que las estaciones fijas cumplan con las siguientes condiciones de sostenibilidad medioambiental:

Instalar en los espacios habilitados al efecto en las estaciones de ITV, instalaciones de producción de energía solar fotovoltaica dimensionadas para asumir la demanda de energía eléctrica de la propia estación.

Tener las estaciones de ITV registradas de acuerdo con el Reglamento (CE) nº. 1221/2009 (EMAS).

En esta línea, las estaciones que prestan el servicio de ITV están sujetas a unas tarifas máximas, cuyo importe se determina en función, entre otras, de criterios de sostenibilidad y medio ambientales, para fomentar los objetivos fijados frente a la emergencia climática y ambiental y para favorecer la movilidad en vehículos de bajas emisiones o cero emisiones.

- Reducir las cargas administrativas injustificadas

Los requisitos y obligaciones a cumplir por los operadores de las estaciones de ITV han sido simplificados respecto a los fijados por la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial,

y por el Decreto 30/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el reglamento de despliegue de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial.

## **b) Marco normativo en el que se inserta el proyecto de disposición reglamentaria**

La inspección técnica de vehículos (ITV) forma parte de un sistema que vela por garantizar que los vehículos que circulan por las vías públicas estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante el tiempo en que éstos estén en uso. Con este objetivo el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobaron en 2014 la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques.

Por otra parte, a nivel estatal, la ITV está regulada por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, que establece los requisitos mínimos del régimen de inspecciones técnicas de los vehículos necesarios para circular por la vía pública, y determina los requisitos y obligaciones mínimas que debe cumplir las estaciones de ITV.

El régimen de prestación de esta intervención pública ha ido evolucionando para adaptarse a las cambiantes necesidades del servicio y del parque de vehículos existente. Así, la Generalidad de Cataluña, optó en sus inicios, en 1982, por la externalización del servicio de inspección en operadores privados, escogiendo, en una primera etapa, el régimen jurídico de la concesión administrativa.

Con la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial, se sustituyó la figura de la concesión por autorización administrativa de los operadores externos. Este régimen de autorización, que se desarrolló en el Decreto 30/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial, se definió en el marco de una planificación territorial y de una serie de restricciones y limitaciones, con el objetivo de asegurar una cobertura suficiente en todo el territorio de la red de inspección y para promover la competencia. El Decreto 45/2010, de 30 de marzo, aprobó el Plan territorial de nuevas estaciones de ITV de Cataluña para el período 2010-2014, y mediante la Orden IUE/279/2010, de 7 de mayo, se abrió la convocatoria y se aprobaron las bases que regulan el concurso público para acceder a la autorización de nuevas estaciones de ITV, previstas en el Plan territorial por el Decreto 45/2010.

En 2016, el Tribunal Supremo anuló dos requisitos previstos en el Decreto 30/2010 para recibir la correspondiente autorización. En concreto, el artículo 74 que establecía un límite máximo de cuota de mercado del 50% y el artículo 75 que establecía la existencia de una distancia mínima entre las estaciones de un mismo operador económico. Estos dos preceptos fueron declarados nulos por el Tribunal Supremo por ser contrarios a la libertad de establecimiento recogido en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), dado que no quedó demostrada ni la necesidad ni la proporcionalidad de estas dos medidas.

Esta nulidad supuso que también el Tribunal Supremo decretara la nulidad de la Orden IUE/279/2010 en la medida en que ésta aplicaba los requisitos previstos en el Decreto 30/2010 que habían quedado anulados.

En consecuencia, el marco normativo derivado de la Ley 12/2008, de 31 de julio, no acabó implementándose en Cataluña.

Además, la sentencia STS 870/2016, de 29 de marzo de 2016, también anuló la disposición adicional segunda del Decreto 30/2010, que efectuaba una adjudicación de patrimonio público a los antiguos concesionarios en la medida en que se les mantenía el disfrute de los bienes y derechos derivados de las anteriores concesiones. Dado que los operadores provenientes de las antiguas concesiones estaban obligados a pagar a la Generalidad de Cataluña una contraprestación económica por el uso de los bienes y derechos de las antiguas concesiones, el Tribunal Supremo también ha anulado la Orden IUE/468/2010, de 27 de septiembre, por el que se regula la contraprestación económica por el uso por parte de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos de los bienes y derechos revertidos de las antiguas concesiones administrativas.

Por último, el Plan territorial de nuevas estaciones, en base al que se convocan los concursos de nuevas estaciones de ITV ha perdido su vigencia, ya que el Decreto 45/2010, de 30 de marzo, que lo aprobó, definía su vigencia temporalidad para el período 2010-2014.

Por tanto, la situación en la que se encuentra el modelo definido por la Ley 12/2008 es de estancamiento, dado que ha quedado cuestionada la continuidad de la prestación del servicio de ITV en Cataluña ya que, por un lado, los operadores autorizados de acuerdo con el concurso convocado por la Orden IUE/279/2010 tienen anulada la autorización, y por otra parte, los antiguos operadores autorizados en el nuevo régimen, tienen anulado el disfrute del uso de los bienes y derechos de las concesiones anteriores por la realización de las labores de inspección.

Con la disposición adicional novena de la Ley 2/2021, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público, con el fin de dotar de seguridad jurídica a la situación actual, se habilitó de manera excepcional y transitoria a los operadores autorizados actuales de la inspección técnica de vehículos para que siguieran prestando el servicio hasta la entrada en vigor del nuevo sistema de habilitación de las estaciones de ITV que resultara de la aprobación por el Parlamento de la ley que regulara con carácter general el servicio de inspección técnica de vehículos.

### **c) Relación de disposiciones afectadas por el Proyecto de disposición reglamentaria y derogaciones resultantes**

Relación de disposiciones afectadas directamente por el Anteproyecto de Ley que regula el régimen jurídico aplicable a la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos:

- Ley 9/2014, de 31 de julio, de la seguridad industrial de los establecimientos, instalaciones y productos.

Se modifica el artículo 31, "Órganos sancionadores".

- Decreto Legislativo 3/2008, de 25 de junio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de tasas y precios públicos de la Generalidad de Cataluña.

Se modifican los capítulos III, V y VIII del título XIV

Tiene carácter finalista y se destina a llevar a cabo actuaciones de mejora de la seguridad industrial la recaudación procedente de las tasas de los capítulos III, V y VIII del título XIV

Relación de disposiciones derogadas:

- Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial

- Decreto 30/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial.

- Decreto 45/2010, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Plan territorial de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos de Cataluña para el período 2010-2014

- Ley 2/2021, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público. Apartado 4 de la disposición adicional novena.

- Otras disposiciones que se opongan a lo establecido en esta Ley o que la contradigan

#### **d) Competencia de la Generalidad sobre la materia**

Los títulos competenciales en los que se fundamenta el anteproyecto son los siguientes:

ARTÍCULO 139 DEL ESTATUTO DE AUTONOMÍA DE CATALUÑA. Corresponde a la Generalidad la competencia exclusiva en materia de industria. Esta competencia incluye la seguridad de los vehículos como tipos de producto industrial que puede producir impacto en la seguridad o la salud de las personas.

ARTÍCULO 144 DEL ESTATUTO DE AUTONOMÍA DE CATALUÑA. Relativo al medio ambiente y competencia para el establecimiento de normas adicionales de protección.

#### **e) Relación motivada de las personas y entidades a las que debe otorgarse el trámite de audiencia**

Las entidades directamente afectadas por este anteproyecto de Ley y, en consecuencia, a las que debe otorgarse el trámite de audiencia, son las siguientes:

1. Consejo de Gobiernos Locales: La Ley 12/2010, de 19 de mayo, del Consejo de Gobiernos Locales, dispone en su artículo 22.2 que el Consejo de Gobiernos Locales

participa en la tramitación de anteproyectos de ley que afectan de manera específica a las administraciones locales. La participación del Consejo se llevará a cabo mediante el trámite de audiencia o la emisión de un dictamen. Visto esto es de interés su participación mediante el trámite de audiencia.

2. Asociación Catalana de Municipios: De acuerdo con el artículo 22 del Decreto 110/1996, de 2 de abril, por el que se regula el régimen de las organizaciones asociativas de los entes locales de Cataluña y el registro correspondiente, y visto el Registro de organizaciones asociativas de los entes locales de la Dirección General de Administración Local, la Asociación Catalana de Municipios tiene la condición de representante de los intereses de las instituciones de gobierno local que agrupan y es de las más representativas en Cataluña.
3. Federación de Municipios de Cataluña: De acuerdo con el artículo 22 del Decreto 110/1996, de 2 de abril, por el que se regula el régimen de las organizaciones asociativas de los entes locales de Cataluña y el registro correspondiente, y visto el Registro de organizaciones asociativas de los entes locales de la Dirección General de Administración Local, la Federación de Municipios de Cataluña tiene la condición de representante de los intereses de las instituciones de gobierno local que agrupan y es de las más representativas en Cataluña.
4. AECA – ITV, Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración para la Inspección Técnica de Vehículos. Agrupa a los operadores de estaciones de ITV del Estado.
5. Organizaciones empresariales de usuarios más representativas: FECAV (Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros), TRANSCALIT (Federación Catalana de Transportes de Barcelona).
6. Consejo de Personas Consumidoras de Cataluña. Es el órgano de representación y consulta de las asociaciones de personas consumidoras y usuarias ante la Administración de la Generalidad de Cataluña y de otras administraciones, entidades y organismos.
7. Organizaciones empresariales más representativas: Fomento del Trabajo Nacional, y PIMEC.
8. Sindicatos más representativos: UGT y CCOO, y sindicato SRT que tiene presencia significativa en las empresas que operan las estaciones de ITV en Cataluña.
9. Colegios profesionales: Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Cataluña, Colegio de Ingenieros Graduados y Técnicos Industriales de Barcelona, Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales de Girona, Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales de Lleida, Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales de Manresa, Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales de Tarragona y Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales de Vilanova y la Geltrú.

Por lo que respecta a la Comisión de Gobierno Local de Cataluña, de acuerdo con el artículo 193.1 a) del Texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, aprobado por el Decreto legislativo 13 2/2003, de 28 de abril, a la Comisión de Gobierno Local de Cataluña le corresponde emitir informe sobre los anteproyectos de ley que afecten al régimen local. Asimismo, la Ley 13/2008, de 5 de noviembre, de la presidencia de la Generalidad y del Gobierno y la Ley 26/2010, de 3 de agosto, de régimen jurídico y de procedimiento de las administraciones públicas de Cataluña, cuando regulan la tramitación de proyectos de ley, establecen la participación preceptiva en el procedimiento, en este caso de la Comisión de Gobierno Local de Cataluña, en trámite ad hoc. Visto esto, se considera que su participación se realizará en el momento procedimental correspondiente sin necesidad de duplicar su participación con el trámite de audiencia

#### **f) Procedencia, en su caso, de someter el expediente a información pública y transparencia**

El artículo 36.4 de la Ley 13/2008, de 5 de noviembre, de la Presidencia de la Generalidad y del Gobierno, establece que los anteproyectos de ley pueden someterse a información pública o audiencia de las entidades que tengan encomendada por ley la defensa de intereses que podrían verse afectados por la entrada en vigor de la ley.

Se considera procedente someter el expediente a información pública para que puedan realizar las alegaciones que consideren oportunas todas las personas físicas y jurídicas que puedan estar interesadas.

De acuerdo con el artículo 69 de la Ley 19/2014, de 29 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, se establece la participación ciudadana en la elaboración de esta norma y, para facilitar la participación ciudadana, se publicará en el Portal de la Transparencia la iniciación de la tramitación, la versión inicial del proyecto normativo y la documentación complementaria que le acompaña, y se dará información sobre el estado de la tramitación.

#### **g) Informes preceptivos y notificación a la Comisión Europea**

De acuerdo con el objeto de la disposición, deben solicitarse informes preceptivos a las siguientes entidades y unidades:

1. Autoridad Catalana de la Competencia.
2. Instituto Catalán de las Mujeres.
3. Autoridad Catalana de Protección de Datos.
4. Dirección General de Presupuestos.

5. Intervención General.
6. Dirección General de Patrimonio.
7. Dirección General de Tributos y Juego.
8. Dirección General de Contratación Pública.
9. Dirección General de Administración Digital.
10. Agencia Catalana del Consumo.
11. Oficina de Gestión Empresarial (OGE).
12. Consejo General de Cámaras.
13. Ayuntamiento de Barcelona.

Por el contenido de la norma también es necesario comunicar a la Comisión Europea. Debe hacerse de acuerdo con la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información. De esta forma la Comisión Europea y los Estados Miembros, estudian la propuesta y, si lo consideraran oportuno, interpusieran observaciones y/o Dictámenes razonados si creyen que el proyecto contiene barreras técnicas al comercio.

#### **h) Otras consideraciones sobre la propuesta normativa**

**Universalidad del servicio:** se garantiza mediante la introducción de condiciones de ponderación territorial para poder acceder a las autorizaciones de estaciones fijas de ITV. Para garantizar la prestación del servicio en todo el territorio y para todo tipo de vehículo, se establecen unas condiciones de ponderación territorial en función de la comarca en la que se ubique la estación. Estas condiciones cumplen las siguientes características:

- No son una medida discriminatoria puesto que afecta a todos los operadores por igual.
- Se hace en virtud de razones imperiosas de interés general. Está demostrado que cuanto más alejada se encuentra la estación del lugar de residencia del titular del vehículo, existe más absentismo. El incremento del absentismo provoca más accidentes y por tanto más heridos y muertes. Asimismo, provoca un mayor impacto sobre la atmósfera de las emisiones de los vehículos con motores de combustión, lo que sucede encontrándonos en una situación de emergencia climática.
- La medida es adecuada a los objetivos perseguidos y no va más allá de lo estrictamente necesario para conseguir el objetivo. La orografía de Cataluña hace que

sin estas condiciones de ponderación sea muy difícil garantizar la cobertura del servicio en todo el territorio.

**Silencio negativo en el Procedimiento de autorización de estaciones fijas de ITV.** La propuesta de norma establece un plazo máximo para resolver este procedimiento de 6 meses, y el carácter desestimatorio del silencio en caso de que no haya resolución expresa. La cimentación se encuentra en virtud de las razones imperiosas de interés general ya explicadas en el apartado anterior.

## **Modificaciones introducidas en la versión 2**

En la sesión de 7 de noviembre de 2023 fue visto, en el apartado II del Consejo Técnico, el anteproyecto de ley de regulación de la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos (ITV).

Con posterioridad, se han introducido algunas variaciones en el texto, por lo que se vuelve a proponer el texto en el apartado II del Consejo Técnico.

A continuación se exponen las variaciones:

1) En el artículo 3, "Definiciones", se añade una letra g) dedicada a la definición de "Línea de inspección" y su tipología, dado que se detectó que carecía de esta definición.

2) De acuerdo con las observaciones realizadas por el Gabinete Jurídico, se ha incluido en el texto del anteproyecto, una concreción del procedimiento de enajenación, especificando que es el de subasta, tanto en la Disposición Adicional Tercera, 1, a ), en relación con las estaciones fijas de ITV que prestan actualmente el servicio de ITV provenientes de las antiguas concesiones, cuyos bienes inmuebles son propiedad de los antiguos concesionarios, como en la Disposición Adicional Cuarta 1, a), igualmente subasta , en relación con las Estaciones fijas de ITV que prestan actualmente el servicio de ITV propiedad de la Generalidad de Cataluña.

También de acuerdo con las mismas observaciones, se han incluido en las Disposiciones adicionales primera, 1, Disposición adicional segunda 1 b), Disposición Adicional tercera 1 c) y Disposición Adicional cuarta 1, c) cuadros donde se relacionan las "Estaciones de inspección técnica de vehículos que prestan servicios de ITV en Cataluña y que no provienen de las antiguas concesiones", "Estaciones fijas de inspección técnica de vehículos que prestan actualmente el servicio de ITV provenientes de las antiguas concesiones, los bienes inmuebles de las cuales no son propiedad de los antiguos concesionarios", "Estaciones fijas de ITV que prestan actualmente el servicio de ITV provenientes de las antiguas concesiones, cuyos bienes inmuebles son propiedad de los antiguos concesionarios" y "Estaciones fijas de ITV que prestan actualmente el servicio de ITV propiedad de la Generalidad de Cataluña", respectivamente. En cada uno de los cuadros se relacionan además los números de las estaciones de ITV y el número de líneas.

En la Disposición Adicional Quinta, relativa al derecho de adquisición preferente de los antiguos concesionarios, se ha concretado el procedimiento, y las condiciones para ejercer el citado derecho de adquisición preferente.

3) Se ha incluido, de acuerdo con observación de la Oficina de Gestión Empresarial, una Disposición adicional Sexta con el siguiente texto:

#### “Canal electrónico

De acuerdo con lo que establece la Ley 18/2020, de 28 de diciembre, de facilitación de la actividad económica, así como el Decreto 131/2022, de 5 de julio, del reglamento de la Ley de facilitación de la actividad económica, todos los procedimientos y trámites regulados en esta Ley se tramitarán íntegramente por el canal electrónico y deben iniciarse y gestionarse a través del Área privada de Canal Empresa <https://canalessa.gencat.cat/ca/inici/> , portal único para las actividades económicas y de la Ventanilla Única Empresarial donde, previa identificación electrónica, desde el área privada, los titulares de las actividades pueden realizar el seguimiento de todos sus expedientes iniciados y pueden consultar las estaciones y los registros asociados, garantizando que sólo deba presentarse la documentación y aportar sus datos una única vez”.

Todos los procedimientos y trámites incluidos en esta ley se tendrán que gestionar mediante los modelos normalizados disponibles en el portal único para las actividades económicas, y en caso de que la presentación no se realice por esta vía, se rechazará la entrada.

4) De acuerdo con el informe CT 10/23, de la Dirección General de Tributos y Juego, se han introducido las siguientes precisiones:

En el artículo 32, dedicado a la afectación de las sanciones, se ha añadido como una de las finalidades financiar actuaciones relacionadas con la gestión y mejora de la seguridad industrial.

En la Disposición Final Primera, relativa a la Modificación del texto refundido aprobado por el Decreto legislativo 3/2008, de 25 de junio, que se aprueba el texto refundido de la Ley de tasas y precios públicos de la Generalidad de Cataluña, en cada una de las tasas afectadas se ha añadido la misma precisión.

5) Se ha añadido un punto 1.7 al Anexo 1, relativo a las Condiciones de establecimiento de las estaciones de ITV fijas, con el texto “Disponer de una estación de ITV para poder realizar inspecciones técnicas exclusivamente a vehículos de masa máxima admisible superior a 3.500kg, equivale a disponer de una estación fija en la zona A, a efectos de ponderación territorial para la prestación del servicio de ITV en estaciones fijas”.

El director general de Industria