

**MEMÒRIA D'AVALUACIÓ DE L'IMPACTE DE LES MESURES PROPOSADES A  
L'AVANTPROJECTE DE LLEI QUE REGULA EL RÈGIM JURÍDIC APLICABLE A LA  
PRESTACIÓ DEL SERVEI D'INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHÍCLES**

---

## Índex.

|                                                                                                                                                                                                                                  |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Anàlisi del context i identificació de les opcions.....</b>                                                                                                                                                                | <b>3</b>  |
| 1.1 Identificació del problema.....                                                                                                                                                                                              | 3         |
| 1.1.1 Origen i introducció al context del sector. ....                                                                                                                                                                           | 3         |
| 1.1.2 Conflictivitat jurídica provocada per la regulació derivada de la finalització del règim concessional i invalidació del marc jurídic vigent. ....                                                                          | 5         |
| 1.1.3 Dificultat dels usuaris per accedir al servei d'inspecció tècnica del vehicle i endarreriment en la resolució dels tràmits que es resolen a les estacions d'ITV.....                                                       | 8         |
| 1.1.4 Elevat absentisme en l'obligació de passar la ITV i percepció ciutadana de poca utilitat particular i social de la inspecció. ....                                                                                         | 12        |
| 1.2 Objectius a assolir.....                                                                                                                                                                                                     | 14        |
| 1.3 Identificació de les opcions de regulació. ....                                                                                                                                                                              | 15        |
| 1.3.1 Competències de la Generalitat de Catalunya en matèria d'inspecció tècnica de vehicles.....                                                                                                                                | 15        |
| 1.3.2 Opcions de regulació segons la intervenció de l'Administració en el mercat de la inspecció tècnica de vehicles. ....                                                                                                       | 16        |
| 1.3.3 Opcions de regulació segons els instruments reguladors disponibles. ....                                                                                                                                                   | 17        |
| <b>2. Anàlisi dels impactes de les opcions considerades.....</b>                                                                                                                                                                 | <b>18</b> |
| 2.1 Informe d'impacte pressupostari. ....                                                                                                                                                                                        | 18        |
| 2.1.1 Alternativa reguladora: No fer res. ....                                                                                                                                                                                   | 18        |
| 2.1.2 Alternativa reguladora: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).....                                                                                                                             | 19        |
| 2.1.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial). ....                     | 20        |
| 2.1.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial). .... | 21        |
| 2.1.5 Resum comparatiu d'impacte pressupostari de les diferents alternatives. ....                                                                                                                                               | 22        |
| 2.2 Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives.....                                                                                                                           | 24        |
| 2.2.2 Resum comparatiu d'impacte normatiu.....                                                                                                                                                                                   | 28        |
| 2.4.1 Identificació de problemàtiques a resoldre.....                                                                                                                                                                            | 31        |
| 2.4.2 Actors relacionats amb la prestació del servei d'ITV.....                                                                                                                                                                  | 31        |
| 2.4.3 Variables de l'enfoc de l'anàlisi econòmic, social i ambiental.....                                                                                                                                                        | 32        |
| 2.4.4 Indicadors i horitzó temporal per l'anàlisi econòmic, social i ambiental. ....                                                                                                                                             | 41        |
| 2.4.5 Evolució dels indicadors de l'anàlisi econòmic, social i ambiental en horitzó temporal. ....                                                                                                                               | 43        |
| 2.4.6 Costos i beneficis dels l'impactes econòmic, social i ambiental. ....                                                                                                                                                      | 44        |
| 2.4.7 Resum comparatiu d'impacte econòmic, social i ambiental. ....                                                                                                                                                              | 45        |
| <b>3. Comparació de les opcions considerades.....</b>                                                                                                                                                                            | <b>47</b> |
| <b>4. Implementació, seguiment i avaluació de la norma.....</b>                                                                                                                                                                  | <b>49</b> |
| <b>5. Annexos.....</b>                                                                                                                                                                                                           | <b>51</b> |
| 5.a. Test de PIMES. ....                                                                                                                                                                                                         | 51        |
| 5.b. Arbre del problema.....                                                                                                                                                                                                     | 53        |

## **1. Anàlisi del context i identificació de les opcions.**

### **1.1 Identificació del problema.**

#### 1.1.1 Origen i introducció al context del sector.

La inspecció tècnica de vehicles té per objecte principal la comprovació periòdica de què els vehicles compleixin les condicions de seguretat i ambientals exigides per la normativa aplicable en el moment de la seva homologació o, si escau, adaptació. També té per objecte realitzar altres inspeccions en ocasió de la realització de reformes i altres tràmits.

La finalitat de la inspecció tècnica de vehicles és detectar deficiències mecàniques dels vehicles que poden comprometre la seguretat viària i per això, té caràcter obligatori establert per la normativa vigent.

Aquest caràcter obligatori de la inspecció tècnica de vehicles imposa a l'Administració pública competent la necessitat de vetllar per a què el servei corresponent es presti adequadament, tant des del punt de vista de l'existència i suficiència d'una xarxa de centres d'inspecció en el territori com d'assegurar la qualitat dels serveis d'inspecció que es prestin.

El règim d'aquesta intervenció pública ha anat evolucionant per adaptar-se a les necessitats canviants del servei i del parc de vehicles existent. Així la Generalitat, que va optar, des del l'inici de la seva actuació, l'any 1982, per l'externalització del servei d'inspecció en operadors privats, va escollir, en una primera etapa, el règim jurídic de la concessió administrativa.

L'actuació de la Generalitat en l'àmbit de la ITV s'inicia l'any 1982, amb l'aprovació del Decret 54/1982, de 4 de març, pel que es regula la xarxa d'estacions de reconeixement de vehicles automòbils a Catalunya. Els criteris generals que es van seguir per l'establiment d'aquesta xarxa van ser que cap vehicle no s'hagués de desplaçar més de 50 km per fer les revisions, i evitar l'acumulació d'estacions de reconeixement en una zona determinada, de manera que, un cop determinada la xarxa, es poguessin dimensionar i ubicar les estacions en funció del parc mòbil de la seva zona d'influència.

La Generalitat va definir un model de gestió indirecta del servei mitjançant la figura de la concessió administrativa, amb un règim de tarifes úniques aprovades per l'Administració, mitjançant l'Ordre de 21 de juny de 1982, per la qual s'aprova el Reglament sobre organització i règim jurídic del Servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles a Catalunya, establint que el servei d'inspecció tècnica de vehicle el realitzarien les entitats adjudicatàries d'un concurs públic, que aquestes havien de les condicions definides per les Entitats Col·laboradores de l'Administració, que les concessions es tindrien per un termini de 20 anys, prorrogables 5 anys successivament, amb un màxim de 99 anys, i que el règim jurídic de les concessions es formalitzaria per contractes, i en allò que no estigués previst per aquests, en allò que preveïés la legislació de contractació pública estatal.

En base a l'anterior es va dividir el territori de Catalunya en 13 zones concessionals. Cada zona integrada de varies comarques completes (excepte la comarca del Barcelonès que es va dividir en dues zones). Els concursos públics de les diferents zones es van celebrar durant l'agost de 1982, i l'adjudicació es va realitzar al novembre de 1982. L'adjudicació de les diferents zones concessionals va correspondre a 3 entitats:

- ECA-ITV, SA: 5 zones.
- RVSA: 2 zones.
- ITEUVE, SA: 6 zones.

Els contractes concessionals (20 anys de durada més 3 addicionals prorrogables) finalitzaven el 23 de juliol de 2006.

L'any 1998 el grup AGBAR (sota la denominació d'AGBAR ITV, S.A.) entra en el sector de la inspecció tècnica de vehicles comprant el 100% de l'empresa ITEUVE, S.A. i el 51% de l'empresa ECA-ITV, S.A. Posteriorment, l'any 2000, aquest negoci passa a l'empresa APPLUS que es converteix en l'operador dominant de la xarxa. En línies d'inspecció, la distribució de la quota de mercat és: APPLUS el 80% i RVSA el 20%.

El setembre de 2003 mitjançant resolució del conseller, es va ampliar la vigència de les concessions 8 anys més, fins juliol de 2014, mitjançant la Resolució del Conseller de 19 de setembre de 2003 per la que s'ampliava per 8 anys addicionals les concessions de la ITV. Per la Resolució del Conseller del Departament de Treball i Indústria de 31 d'agost de 2004 es va anul·lar la Resolució del Conseller de 19 de setembre de 2003 per la que s'ampliava per 8 anys addicionals les concessions anteriors. Així va mantenir la data de 23 juliol de 2006 com a data de finalització de les concessions. Aquesta anul·lació va ser objecte de recursos contenciosos per part de les 3 empreses concessionàries.

La imminent caducitat de les concessions, va obligar a que al mes de juliol de 2006 s'aprovés la Llei 10/2006, de 19 de juliol, de la prestació dels serveis d'inspecció en matèria de seguretat industrial, per la que s'habilitava a les entitats que actuaven en règim de concessió ha continuar desenvolupant el servei d'ITV. Aquesta llei establia l'obligació d'haver de redactar una llei que regulés el règim de prestació del servei d'ITV a Catalunya. Això es va assolir amb l'aprovació pel Parlament de Catalunya de la Llei 12/2008 de seguretat industrial, mitjançant la qual es va substituir la figura de la concessió per un nou règim jurídic d'autorització administrativa dels operadors externs. Aquest règim d'autorització estava subjecte a una planificació territorial i a una sèrie de restriccions i limitacions amb l'objectiu d'assegurar una cobertura suficient de la xarxa de centres d'inspecció i de promoure la competència.

La Llei 12/2008 es va desenvolupar mitjançant el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual s'aprova el reglament de desplegament la llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, i el Decret 45/2010, de 30 de març, pel qual s'aprova el Pla territorial de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya per al període 2010-2014.

Les característiques d'aquest model són:

- S'estableix una quota màxima de mercat del 50%.
- Es defineixen unes distàncies mínimes de compatibilitat entre estacions del mateix operador (4 Km. en zones urbanes) per evitar la creació de monopolis territorials.
- Es regula un règim de continuïtat pels operadors provinents de les anteriors concessions que s'han d'adaptar, però, als requeriments del nou model (especialment quota màxima i distàncies mínimes).
- L'ampliació de la xarxa d'estacions es fa d'acord amb un Pla Territorial (2010-2014).

El juny de 2010, el procés d'adaptació de l'entitat APPLUS al nou model de competència porta a que CERTIO (empresa nova que es crea a partir del 49% d'ECA-ITV no controlat per APPLUS) s'escindeixi d'aquest operador dominant amb un total de 10 estacions (22% de quota). Com a conseqüència d'això, s'aprova la Resolució IUE/2862/2010, de 31 d'agost, per la qual es fan públiques les autoritzacions de les entitats Applus Iteuve Technology, SL, Applus ECA-ITV i Revisions de Vehicles, SA (Prevencontrol), com a titulars d'estació d'inspecció

tècnica de vehicles d'acord amb el Decret 30/2010, de 8 de març, pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial.

Donat que la reversió de les estacions d'ITV de les entitats concessionàries no s'havia produït, s'aprova l'Ordre IUE/468/2010, de 27 de setembre, per la qual es regula la contraprestació econòmica per l'ús per part dels titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles dels béns i drets revertits de les antigues concessions administratives.

La llei 12/2008, en el seu art. 13.3 exclou l'aplicació de la legislació de patrimoni en la regulació de l'ús per part d'aquests béns i drets per part dels operadors de la inspecció (això implica que els operadors de les concessions podien continuar explotant les estacions, un cop revertides, sense necessitat de què s'hagués d'obrir un procés de concurrència pública), i que va ser anomenat "règim de continuïtat".

La disposició addicional 2<sup>a</sup> del Decret 30/2010 regula el règim d'ús dels béns i drets revertits, preveient que s'utilitzarà l'arrendament, compravenda o altres vigents. Per a l'ús dels terrenys i edificacions es preveu que els operadors paguin una contraprestació econòmica proporcional a les inspeccions realitzades. Per a l'ús de l'equipament, maquinaria o instal·lacions s'abona una única quantitat equivalent al valor comptable a la data de la reversió. I es preveu que, mentre no finalitzi el procés de formalització de la reversió, els operadors que utilitzin terrenys i edificacions provinents de les antigues concessions continuen abonant la mateixa contraprestació prevista en el règim d'habilitació (Llei 10/2006) (o sigui el cànon concessional), menys la part abonada en concepte de taxa de supervisió i control.

El maig de 2010, és convoca el concurs d'ampliació d'acord amb el Pla Territorial (Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, per la qual s'obre convocatòria i s'aproven les bases que regulen el concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles previstes en el Pla territorial aprovat pel Decret 45/2010, de 30 de març).

El concurs es resol al mes d'octubre de 2010, mitjançant la Resolució IUE/3456/2010, de 22 d'octubre, per la qual es fa pública la resolució del concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles previstes en el Pla territorial aprovat pel Decret 45/2010, de 30 de març. El resultat d'aquest concurs és que els 2 lots són guanyats per:

- Lot 1 (Alta Ribagorça, Baix Penedès i Bages): ITEVELESA
- Lot 2 (Garrigues, Montsià i Vallès Oriental): ATISAE.

#### 1.1.2 Conflictivitat jurídica provocada per la regulació derivada de la finalització del règim concessional i invalidació del marc jurídic vigent.

Al maig de 2011, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya va estimar el recurs interposat per l'empresa CERTIO concedint la suspensió cautelar de la resolució d'adjudicació del Lot 2 a l'empresa ATISAE paralitzant-se així la construcció de les 3 estacions corresponents.

Tot el desplegament reglamentari de la Llei 12/2008, i els actes posteriors d'aplicació van ser impugnats al·legant vulneració de la Directiva de Serveis. El motiu és el model de gestió que preveu: un règim d'autorització però en un mercat regulat (amb un nombre màxim d'operadors i una planificació del territori), l'accés a les autoritzacions mitjançant concurs, un règim de continuïtat dels antics operadors d'ITV, que complissin els requisits del nou model, i que els permetia continuar utilitzant els béns de les antigues concessions. El posicionament de la Generalitat va ser:

- Respecte l'aplicabilitat de la Directiva de Serveis, es defensava l'exclusió de l'aplicació de la Directiva de Serveis a l'àmbit de l'ITV per tractar-se de l'exercici de funcions relacionades amb l'exercici de l'autoritat pública.
- Respecte el règim de continuïtat dels antics operadors, la defensa es fonamentava en què era una previsió continguda en la Llei 12/2008, que el reglament només desenvolupa.

Dintre d'aquest grup de recursos contenciosos estan tots els interposats per OCA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS, SA, tant el principal, que va contra el reglament, el Decret 30/2010 i el Pla territorial, així com tots els altres contenciosos que ataquen, pels mateixos motius, tots els actes d'aplicació. Igualment es fonamenten en la Directiva de Serveis, el contenciós de Gas Natural i el de FECAVEN, tot i que en aquest últim cas per la regulació de les incompatibilitats.

Una altra via de conflicte contenciosa, independent de la Directiva, va ser la provocada per la impugnació, per part de CERTIO ITV, SL, del resultat del concurs d'ITV per motius de forma (falta de motivació i ús de subcriteris no publicats a la convocatòria).

Al maig de 2012, el TSJC va estimar el recurs interposat per CERTIO concedint la suspensió cautelar de la resolució d'adjudicació del Lot 2 a l'empresa ATISAE paralitzant-se així la construcció de les 3 estacions corresponents.

Al març de 2012, el conseller d'Empresa i Ocupació va autoritzar a ITEVELESA com a titular d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles, entrant en servei 3 noves estacions de la xarxa (Resolució EMO/754/2012, de 17 d'abril, per la qual es fa pública l'autorització de l'entitat Grupo Itevelesa, SL, com a titular d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles, d'acord amb el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial).

A l'abril de 2012, el TSJC estima totalment el recurs interposat per OCA, INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS, S.A.

Al gener 2013, el Tribunal Suprem dicta sentència sobre el recurs de cassació plantejat contra la suspensió cautelar de l'executivitat del lot 2 del concurs, atesa la sentència anterior (d'octubre de 2012 del TSJC), i en conseqüència a 17 de gener de 2013, el conseller d'Empresa i Ocupació va autoritzar a ATISAE com a titular d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles, entrant en servei 3 noves estacions de la xarxa. (Resolució EMO/1048/2013, de 6 de maig, per la qual es fa pública l'autorització de l'entitat Asistencia Técnica Industrial, SAE (ATISAE), com a titular d'estació d'inspecció tècnica de vehicles d'acord amb el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual s'aprova el reglament de desplegament de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial).

En tots els contenciosos relacionats amb el model d'ITV, ha hagut sentència del TSJC, que ha anul·lat l'acte recorregut.

En el contenciós interposat per OCA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS contra el reglament i el pla territorial, la Sentència del TSJC, de 25/4/2012 anul·la molts dels preceptes del reglament, i el Pla territorial en la seva totalitat, ja que considera que es plenament aplicable la Directiva de Serveis. Aquesta sentència aplica la doctrina continguda en la Sentència de TJUE sobre l'ITV a Portugal, i 2 pròximes en el temps del Tribunal Suprem sobre el règim d'accés dels organismes de control. En concret, la STJC, en relació amb la ITV, anul·la:

- L'exigència d'autorització, perquè la norma no justifica les raons imperioses d'interès general.
- Limitacions quant al nombre d'operadors (pla territorial) i, per tant, la necessitat de concursos.
- Requisits de solvència financera, nombre mínim de personal, fiança, autorització personal inspector, quota màxima de mercat i distàncies mínimes de compatibilitat.
- Règim de continuïtat d'antics concessionaris i ús dels béns revertits: per privilegi discriminatori i vulnerar la normativa de patrimoni.

En relació amb aquesta Sentència, la Generalitat no va interposar recurs de cassació, tot i posteriorment va ser recorreguda en cassació per les empreses afectades (APPLUS, CERTIO, ITEVELESA I ATISAE). Una de les parts va sol·licitar l'execució provisional de la sentència però el Tribunal Superior de Justícia ho va desestimar.

En la resta de contenciosos, s'han dictat successives sentències, que reproduïen els arguments de la primera, i anul·len els actes per ser una aplicació dels preceptes dels Decrets 30/2010, i el Decret 45/2010 anul·lats, i sense entrar en les possibles especificitats de cada procés. Totes elles han estat recorregudes en cassació per les empreses ex concessionàries. El Tribunal Suprem (TS) en el recurs de cassació del plet principal, contra el Decret 30/2010 i el Decret 45/2010, del pla territorial, va dictar una interlocutòria en la què va acordar elevar al Tribunal de Justícia de la Unió Europea una qüestió prejudicial sobre la compatibilitat del règim jurídic de la ITV amb el dret de la Unió Europea (Directiva de Serveis i Tractat constitutiu de la Unió Europea).

El 15 d'octubre de 2015 el TJUE dicta sentència a la qüestió prejudicial plantejada pel TS. Les conclusions són:

- No és aplicable la Directiva de Serveis, donat que la ITV és un servei relacionat amb l'àmbit del transport. (No és aplicable la lliure prestació de serveis de l'art. 58 TFUE).
- Les estacions de d'ITV no participen de l'exercici del poder públic.
- És aplicable la llibertat d'establiment que regula l'art. 49 del TFUE
- Les estacions ITV no fan tasques d'autoritat pública, per tant no es d'aplicació l'excepció que regula l'art. 51 del TFUE a la llibertat d'establiment.
- El règim d'autorització és compatible amb el dret de la UE, sempre que els requisits imposats no impliquin un obstacle o facin menys atractiu l'exercici del dret d'establiment.
- Les restriccions a la llibertat d'establiment només són acceptables si compleixen:
  - S'apliquen de forma no discriminatòria.
  - Es justifiquen raons d'interès general.
  - Adequades per garantir la finalitat perseguida.
  - No vagin més enllà del necessari per assolir el seu objectiu.

El 29 de març de 2016 el TS dicta sentència al recurs de cassació presentat contra la Sentència del TSJC de 25/4/2012. Les conclusions són:

- No és aplicable la Directiva de Serveis, per ser un servei relacionat amb el transport.
- Estableix l'aplicabilitat de l'article 49 del Tractat Fundacional de la Unió Europea (relatiu a la llibertat d'establiment).
- No hi ha pronunciament respecte el règim d'autorització.
- No analitza ni pronuncia sobre els requisits per ser autoritzat, però anul·la:
  - Quota màxima de mercat
  - Distàncies mínimes de comptabilitat.
- No es pronuncia sobre el Decret 45/2010 (Pla Territorial)

- Respecte la situació vers el règim de continuïtat, anul·la la disposició Addicional 2ª que regula el dret a continuar en l'ús dels béns que provenen de les concessions (per considerar d'aplicació la normativa de patrimoni), i d'altra banda manté la possibilitat de que els antics concessionaris puguin continuar sent autoritzats sense accedir a un concurs per ser autoritzats.

El 30 d'octubre de 2019 el TS dicta sentència al recurs de cassació presentat contra la Sentència del TSJC de 27/04/2017 en el RCA 945/2013. Les conclusions són:

- Valida les autoritzacions dels antics concessionaris.
- Anul·la la instrucció 19/2012.

Per tant, hi havia una conjuntura en la que el model definit per la Llei 12/2008, de 31 de juliol, es trobava estancat, i en perill la continuïtat la prestació del servei d'ITV a Catalunya ja que, d'una banda, els operadors autoritzats d'acord amb el concurs, convocat per l'Ordre IUE/279/2010, tenien anul·lada l'autorització i no podien seguir actuant, i, d'altra banda, els antics operadors autoritzats en el nou règim, no podien seguir utilitzant els béns i drets de les concessions anteriors per a la realització de les tasques d'inspecció.

Arran d'aquesta situació, la Disposició addicional novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, va habilitar de manera excepcional i transitòria als operadors autoritzats actuals de la inspecció tècnica de vehicles perquè continuessin prestant el servei durant tot el període de temps imprescindible i necessari per a concloure el procediment de reversió aplicable a les antigues concessions administratives i fins que, a més a més, entrés en vigor el nou sistema d'habilitació de les estacions d'ITV que resultés de l'aprovació pel Parlament de la Llei que ha de regular amb caràcter general el servei d'inspecció tècnica de vehicles.

Aquesta disposició va garantir la continuïtat de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles, en tant no es definia un nou marc jurídic amb la nova llei.

Per tant, és necessària una nova regulació que desenvolupi un nou marc normatiu mitjançant una llei que, de forma íntegra, es plantegi un model de prestació del servei d'ITV a Catalunya, que doni seguretat jurídica als operadors que actuen o que volen actuar en aquest àmbit d'inspecció, que estableixi un model coherent i sense fissures i que s'adeqüi al marc normatiu europeu.

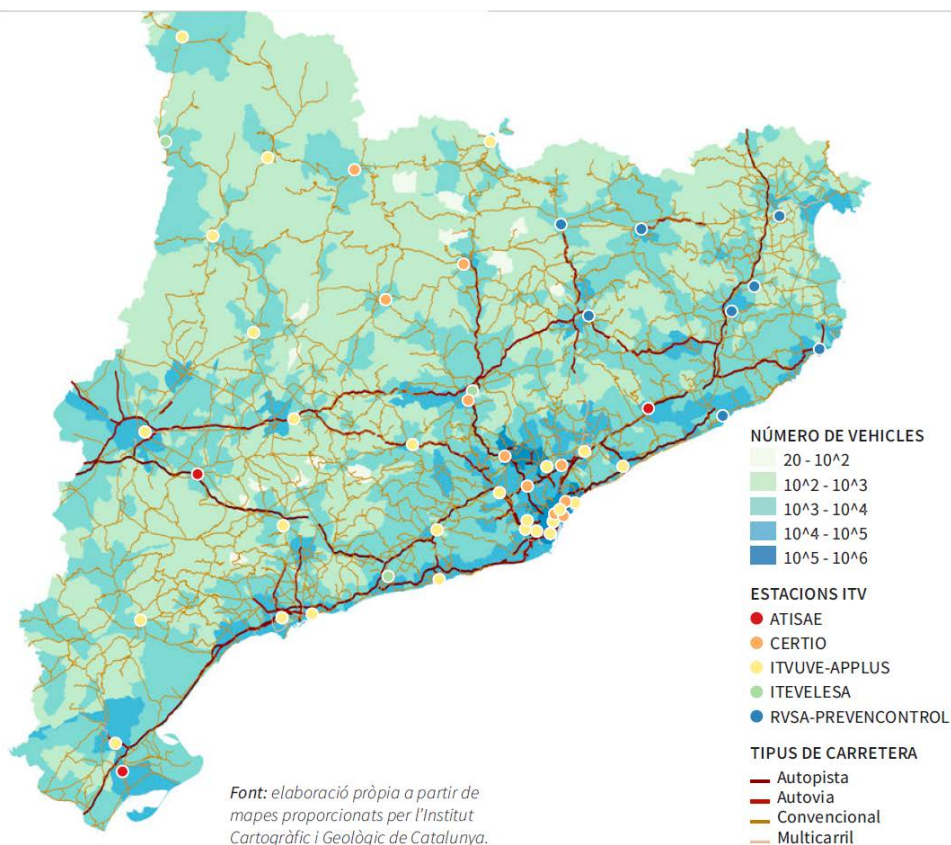
Per Acord de Govern de 3 de gener de 2023 es va aprovar la memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles. Posteriorment es va iniciar una consulta pública prèvia relativa a la regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya, que es va iniciar el 17 de gener de 2023 i va finalitzar el 2 de març de 2023.

#### 1.1.3 Dificultat dels usuaris per accedir al servei d'inspecció tècnica del vehicle i endarreriment en la resolució dels tràmits que es resolen a les estacions d'ITV.

Una altra font de problemes persistents i crònics del sistema d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya deriva de les deficiències conjunturals i el nivell de pressió de demanda en què es troba la xarxa. Aquesta xarxa d'estacions actualment consta de 50 establiments fixes (amb un total de 122 línies d'inspecció) i 10 estacions mòbils. Aquesta infraestructura s'ha mantingut inalterada durant els últims 10 anys. De fet un exemple de l'evolució històrica d'aquesta infraestructura ha estat:

1984: 13 estacions (35 línies)  
 1992: 27 estacions (67 línies)  
 2003: 44 estacions (102 línies)  
 2013: 50 estacions (122 línies)

Distribució d'estacions ITV i concentració de vehicles a Catalunya:



| Operador | Província | Comarca        | SSTT      | Estació                         | Línies |
|----------|-----------|----------------|-----------|---------------------------------|--------|
| APPLUS   | B         | Barcelonès     | Barcelona | B-02 Badalona                   | 4      |
| APPLUS   | B         | Baix Llobregat | Barcelona | B-05 Sant Just Desvern          | 2      |
| APPLUS   | B         | Baix Llobregat | Barcelona | B-07 Sant Joan Despí/Viladecans | 2      |
| APPLUS   | B         | Maresme        | Barcelona | B-08 Argentona                  | 3      |
| APPLUS   | B         | Alt Penedès    | Barcelona | B-09 Olèrdola                   | 2      |
| APPLUS   | B         | Barcelonès     | Barcelona | B-10 Puigmadrona                | 2      |
| APPLUS   | B         | Baix Llobregat | Barcelona | B-11 Cornellà                   | 3      |
| APPLUS   | B         | Anoia          | Barcelona | B-12 Igualada                   | 2      |
| APPLUS   | B         | Barcelonès     | Barcelona | B-14 Diputació                  | 2      |

|               |    |                   |           |                              |   |
|---------------|----|-------------------|-----------|------------------------------|---|
| APPLUS        | B  | Barcelonès        | Barcelona | B-15 Motors                  | 4 |
| APPLUS        | B  | Garraf            | Barcelona | B-17 Vilanova i la Geltrú    | 2 |
| APPLUS        | B  | Vallès Oriental   | Barcelona | B-18 Granollers              | 3 |
| APPLUS        | B  | Baix Llobregat    | Barcelona | B-21 Sant Andreu de la Barca | 2 |
| APPLUS        | B  | Vallès Occidental | Barcelona | B-24 Sabadell                | 3 |
| TUV SUD       | B  | Vallès Oriental   | Barcelona | B-26 Sant Celoni             | 2 |
| TR CERTIO     | B  | Vallès Occidental | Barcelona | B-03 Viladecavalls           | 4 |
| TR CERTIO     | B  | Bages             | Barcelona | B-06 Manresa                 | 2 |
| TR CERTIO     | B  | Berguedà          | Barcelona | B-13 Berga                   | 2 |
| TR CERTIO     | B  | Barcelonès        | Barcelona | B-16 Còrsega                 | 3 |
| TR CERTIO     | B  | Barcelonès        | Barcelona | B-19 Àvila                   | 3 |
| TR CERTIO     | B  | CIM Vallès        | Barcelona | B-20 CIM Vallès              | 2 |
| TR CERTIO     | B  | Vallès Occidental | Barcelona | B-22 Sant Cugat              | 3 |
| TR CERTIO     | B  | Barcelonès        | Barcelona | B-23 Caracas                 | 2 |
| TR CERTIO     | L  | Solsonès          | Barcelona | L-06 Solsona                 | 1 |
| ITEVELESA     | B  | Bages             | Barcelona | B-25 Sant Fruitós            | 2 |
| PREVENCONTROL | B  | Osona             | Barcelona | B-04 Vic                     | 3 |
| PREVENCONTROL | GI | Gironès           | Girona    | GI-02 Celrà                  | 3 |
| PREVENCONTROL | GI | Empordà           | Girona    | GI-03 Vilamallà              | 3 |
| PREVENCONTROL | GI | Garrotxa          | Girona    | GI-04 Olot                   | 2 |
| PREVENCONTROL | GI | Baix Empordà      | Girona    | GI-06 Palamós                | 2 |
| PREVENCONTROL | GI | Selva             | Girona    | GI-07 Blanes                 | 3 |
| PREVENCONTROL | GI | Ripollès          | Girona    | GI-08 Ripoll                 | 1 |
| PREVENCONTROL | GI | Gironès           | Girona    | GI-09 Girona                 | 3 |
| APPLUS        | GI | Cerdanya          | Lleida    | GI-05 Puigcerdà              | 1 |
| APPLUS        | L  | Segrià            | Lleida    | L-02 Lleida                  | 4 |
| APPLUS        | L  | Pallars Jussà     | Lleida    | L-03 Tremp                   | 1 |
| APPLUS        | L  | Segarra           | Lleida    | L-05 Granyanella             | 2 |
| APPLUS        | L  | Noguera           | Lleida    | L-07 Artesa de Segre         | 1 |
| APPLUS        | L  | Vall d'Aran       | Lleida    | L-08 Vielha                  | 1 |

|           |   |                  |                  |                          |   |
|-----------|---|------------------|------------------|--------------------------|---|
| APPLUS    | L | Pallars Sobirà   | Lleida           | L-09 Sort                | 1 |
| TUV SUD   | L | Garrigues        | Lleida           | L-11 les Borges Blanques | 2 |
| CERTIO    | L | Alt Urgell       | Lleida           | L-04 Montferrer          | 1 |
| ITEVELESA | L | Alta Ribagorça   | Lleida           | L-10 Pont de Suert       | 1 |
| APPLUS    | T | Baix Camp        | Tarragona        | T-02 Reus                | 4 |
| APPLUS    | T | Conca de Barberà | Tarragona        | T-05 Montblanc           | 1 |
| APPLUS    | T | Tarragonès       | Tarragona        | T-06 Tarragona           | 3 |
| ITEVELESA | T | Baix Penedès     | Tarragona        | T-07 Bellvei             | 2 |
| APPLUS    | T | Baix Ebre        | Terres de l'Ebre | T-03 Tortosa             | 2 |
| APPLUS    | T | Ribera d'Ebre    | Terres de l'Ebre | T-04 Móra la Nova        | 2 |
| TUV SUD   | T | Montsià          | Terres de l'Ebre | T-08 Amposta             | 1 |

Per altra banda, l'evolució del volum d'inspeccions tècniques de vehicles des de l'any 2014 ha estat el següent:

| 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      | 2020      | 2021      |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 3.189.993 | 3.119.563 | 3.209.050 | 3.368.671 | 3.413.320 | 3.319.634 | 3.154.330 | 3.447.029 |

Un increment sostingut, que de forma acumulada mostra que, entre 2014 i 2021 s'ha produït un increment superior al 8% (8,05%). Aquest increment no només ha estat en volum absolut d'inspeccions, sinó que l'evolució tecnològica tant dels vehicles com dels sistemes d'inspecció fa que de forma permanent es produeixi una revisió dels procediments d'inspecció. Aquesta evolució es materialitza en la contínua i constant modificació del Manual de Procediment d'inspecció Tècnica de Vehicles (des de 2002, 27 versions), que fa que cada cop hi hagi més punts d'inspecció en l'actuació, com la incorporació de sistemes de control d'emissions contaminants, els sistemes de diagnòstic a bord del vehicle, properament els sistemes de trucada d'emergència automàtica incorporats en els nous vehicles, etc., que fan que, afegits als tradicionals elements d'inspecció, com sistemes de direcció, frenada, suspensió, senyalització, etc., augmenti el temps requerit en la inspecció.

Això s'està traduint en una constant i contínua reclamació per part dels usuaris particulars (amb desenes de queixes anuals presentades als òrgans competents en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya, i al Síndic de Greuges), així com de les associacions representatives de diferents sectors afectats (transportistes, taxistes, agricultors, entre d'altres), conforme la dificultat que tenen per poder trobar cita d'inspecció, d'una forma molt especial en les zones més densament poblades o amb més activitat econòmica.

Aquesta situació, genera diferents problemàtiques:

- Pels usuaris particulars, molèsties afegides al perill que suposa per la seguretat vial el fet de circular amb vehicles que es troben amb la inspecció tècnica caducada.
- Pel sector productiu, malbaratament de recursos, ineficiències empresarials, al marge dels ja esmentats pels usuaris particulars.
- Pel propi sistema de la inspecció tècnica de vehicles a Catalunya, l'increment de queixes, reclamacions i una davallada en la imatge d'aquest servei, que a més de no ser sovint

percebut com a útil i necessari pels seus usuaris, s'afegeix una manca d'agilitat en la seva prestació.

Aquest estat d'estancament del sistema, fa imprescindible una solució que desencalli la situació.

#### 1.1.4 Elevat absentisme en l'obligació de passar la ITV i percepció ciutadana de poca utilitat particular i social de la inspecció.

El servei d'inspecció tècnica de vehicles, en general, no és valorat de forma especialment positiva per la ciutadania, quan el que tracta es de vetllar per la seguretat vial i la millora dels efectes mediambientals del parc de vehicles. Hi ha varies causes que el motiven:

- Manca d'informació de la ciutadania de:
  - Els objectius concrets que es persegueixen amb la inspecció.
  - Els aspectes que són objecte de revisió.
  - L'impacte de la inspecció tècnica dels vehicles en la seguretat vial.
  - L'efecte de la seva inexistència en la seguretat vial i els efectes mediambientals.
- Els esforços que en general, i de forma molt especial per determinats col·lectius pot suposar el temps i dedicació que han d'invertir per complir amb aquesta obligació, i que han de substituir de la dedicació pròpia de la seva activitat productiva. Això està lligat amb els problemes exposats en el punt 1.1.4, i que fa que el temps i dedicació tant a la gestió de concertació de cita prèvia (actualment bastant complicada en determinades zones geogràfiques), com el temps dedicat a la inspecció del vehicle siguin percebuts més com una obligació administrativa i fins i tot una font de recursos públics, que com a un servei per garantir la seguretat dels usuaris dels vehicles i la seguretat vial en general.
- L'aplicació de criteris tècnics diferents entre les estacions de la xarxa. Aquesta situació pot venir donada per varies causes:
  - Per la pròpia complexitat dels aspectes a inspeccionar que poden no tenir definits criteris unívocs, i fan que el personal inspector en cada cas apliqui el seu propi criteri en base als seus coneixements, experiència i circumstàncies pròpies del cas.
  - Pels interessos operatius de l'entitat de la inspecció, tendents a evitar la pèrdua de clientela.Aquesta situació genera desconcertació en els usuaris i desconfiança en el rigor tècnic de la inspecció.
- El trasllat "visual" als usuaris del servei de què la inspecció és realitzada per una entitat privada, sense que es percebi i visualitzi en les estacions que la responsabilitat del servei en el seu conjunt recau en l'Administració, i que aquesta responsabilitat és la garantia del rigor tècnic en la realització de les inspeccions.

Això es tradueix en:

- Queixes cada cop més habituals als òrgans competents en la matèria de la Generalitat de Catalunya, al Síndic de Greuges o directament a el/la Conseller/a responsable en la matèria sobre el funcionament del servei. Algunes d'aquestes queixes estan realment fonamentades en deficiències objectives del sistema. D'altres són el resultat d'expectatives sobre el servei fruit de la manca d'informació sobre els objectius i aspectes de la inspecció.

- Cert absentisme en el compliment de l'obligació de passar les inspeccions per part de certs col·lectius. (La patronal d'empreses d'inspecció tècnica de vehicles estima aquest absentisme en un 20% del parc automobilístic i segons les dades dels Mossos d'Esquadra la mitjana de vehicles que detecten circulant per les carreteres catalanes sense la ITV en vigor és de 3000 mensuals, sense fer campanyes focalitzades en perseguir aquest incompliment).
- Actituds ofensives, violentes i desconsiderades cap el personal inspector i administratiu a les estacions d'ITV.

## 1.2 Objectius a assolir.

Com a conseqüència de la situació generada, i exposada amb detall en l'apartat anterior, amb aquest avantprojecte de llei es persegueixen els següents objectius:

|   | <i>Objectius generals</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <i>Objectius específics</i>                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Crear un marc legal sòlid que resolgui la situació de precarietat legal actual amb les sentències que afecten a les disposicions actualment vigents. - <i>"Garantir la seguretat jurídica en l'aplicació de la normativa sobre ITV"</i> .                                                                                                                                                                                                               | Substituir la regulació actual del règim jurídic de la inspecció tècnica de vehicles a Catalunya. Aquesta arquitectura jurídica es pretén substituir per un nou règim que doti de garanties i estabilitat jurídica al sector.                                                                |
| 2 | Millorar la prestació del servei de la xarxa d'estacions, garantint unes condicions mínimes de prestació del servei, tenint en compte les particularitats dels diferents tipus d'usuaris dels servei i garantint la prestació del servei en territoris amb poca població. - <i>"Assegurar la qualitat de la inspecció – que el servei es presti de forma suficient a tot el territori – lliure elecció operador – mesures sostenibilitat ambiental"</i> | Definir condicions mínimes de prestació de l'activitat, adaptades als diferents tipus d'usuaris del servei i establir condicions objectives per garantir la cobertura de servei en zones poc atractives econòmicament, lligat a l'obertura de centres en zones més atractives econòmicament. |
| 3 | Crear una cobertura legal que permeti una adaptació àgil i flexible del marc legal a les evolucions futures del sector de la inspecció tècnica de vehicles.                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Dissenyar un sistema jurídic i de modificacions normatives que permeti una ràpida revisió, adaptació i implementació de les modificacions de les variables que afecten a la prestació del servei.                                                                                            |
| 4 | Reduir l'absentisme en el compliment de l'obligació de passar la ITV.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Augmentar la informació i coneixement de la ciutadania dels objectius de la ITV i reduir les queixes dels usuaris per la dificultat d'accedir al servei i per la qualitat del mateix.                                                                                                        |

### **1.3 Identificació de les opcions de regulació.**

La identificació i anàlisi posterior de les opcions de regulació es fa en dues fases:

- En primer lloc s'analitzen les diferents possibilitats d'actuació davant la situació existent, des de la perspectiva de la intervenció de l'Administració en el mercat de la inspecció tècnica de vehicles.
- En segon lloc s'analitzen els diferents instruments reguladors disponibles, en cas d'optar per algun tipus d'intervenció o actuació.

De forma prèvia a aquest anàlisi, es descriuen les limitacions competencials de la Generalitat de Catalunya respecte aquest àmbit. Això permet entendre el motiu de les decisions preses així com les opcions descartades.

Pel que fa a les diferents possibilitats d'actuació d'avant la situació existent, des de la perspectiva de la intervenció de l'Administració en el mercat de la inspecció tècnica de vehicles, s'identifiquen les següents possibilitats:

- No fer res (*manteniment de l'estatus actual*).
- Derogació de la legislació existent (*mercat d'accés lliure a l'activitat*).
- Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i ubicació dels centres d'inspecció (*mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial*).
- Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i condicions per garantir la suficient cobertura territorial (*mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial*).

Pel que fa als diferents instruments reguladors disponibles, s'identifiquen les següents possibilitats:

- Decret.
- Decret-Llei.
- Llei.

#### **1.3.1 Competències de la Generalitat de Catalunya en matèria d'inspecció tècnica de vehicles.**

En base al que estableix l'apartat 21 de l'article 149.1 de la Constitució Espanyola, l'Estat té la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles a motor.

En base a això, actualment la normativa bàsica en matèria d'inspecció tècnica de vehicles la constitueix el Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel que es regula la inspecció tècnica de vehicles.

D'acord amb l'article 14, *Requisits de les estacions ITV*, l'execució material de les inspeccions tècniques ha de ser realitzada en estacions ITV, d'acord amb el model de gestió que estableixi la comunitat autònoma en l'exercici de les seves competències, podent-se exercir de forma directa, mitjançant societats d'economia mixta, o per empreses privades (bé sigui en règim de concessió o autorització).

Aquest mateix article (14) preveu els diferents requisits que han de complir les estacions ITV, que són:

- Els previstos a l'annex IV del mateix Reial decret, i que fan referència a:

- Requisits generals.
  - Requisits de qualitat del servei d'inspecció.
  - Requisits de les inspeccions tècniques.
  - Requisits respecte als usuaris del servei.
  - Requisits respecte a la documentació generada en l'estació d'ITV.
- L'acreditació de les estacions ITV conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 com a organisme d'inspecció de tercera part en la inspecció tècnica de vehicles, realitzada per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC).
  - Complir amb el règim d'incompatibilitats que puguin establir les pròpies Comunitats Autònomes, i en tot cas les entitats titulars de les estacions d'ITV no podran formar part de les entitats legals ni tenir vinculació amb entitats legals separades, l'activitat de les quals sigui:
    - Transport per carretera.
    - Comerç de vehicles automòbils.

D'acord amb l'article 21, *Habilitació de les estacions ITV*, les estacions ITV han de ser habilitades per l'òrgan competent de la Comunitat Autònoma on estiguin radicades, prèviament a l'inici de la seva activitat, d'acord amb el model de gestió de l'òrgan competent. En aquest sentit, la Directiva 2014/45/UE del Parlament i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles a motor i dels seu remolcs, en el seu article 12, *Centres d'inspecció*, preveu que els centres d'inspecció en els que els inspectors procedeixin a les inspeccions tècniques estaran autoritzats per un Estat membre o la seva autoritat competent.

En definitiva, la Generalitat de Catalunya té competència per definir el model de gestió del servei d'ITV respectant els requisits previstos a l'article 14 del Reial decret 920/2017 i que l'accés a l'activitat dels centres d'inspecció caldrà que segueixi el procediment d'autorització administrativa, tret que l'activitat sigui prestada de forma directa per la pròpia Generalitat.

### 1.3.2 Opcions de regulació segons la intervenció de l'Administració en el mercat de la inspecció tècnica de vehicles.

S'identifiquen quatre possibles opcions d'actuació davant la problemàtica plantejada:

1. *No fer res*. Aquesta opció suposa la continuïtat amb la situació actual, i que es caracteritza per una legislació qüestionada per diferents sentències judicials, així com un servei tensionat en determinades zones per la manca d'oferta suficient davant la demanda d'inspecció. Per tant aquesta opció suposa el *manteniment de l'estatus actual*.
2. *Derogació de la legislació existent*. Aquesta opció implica la derogació de la legislació vigent, de forma que subsidiàriament seria aplicable directament la normativa bàsica de l'Estat i de la Unió Europea. Segons aquestes no es regula de forma explícita el model de gestió del servei, i en conseqüència deixaria oberta la possibilitat de què pogués accedir lliurement a l'activitat qualsevol operador que complís amb els requisits i incompatibilitats previstes al RD 920/2017 i prèvia autorització de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya, en base a les condicions anteriorment esmentades. També suposaria l'eliminació de l'establiment d'una tarifa màxima per la prestació del servei. Això en definitiva donaria lloc a una situació de *mercat d'accés lliure a l'activitat*.
3. *Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels*

*centres d'inspecció.* Aquesta opció, d'una banda estableix les condicions exigibles als operadors de la inspecció de la ITV que prestin el servei a les característiques pròpies i les necessitats conjunturals que presenta l'activitat a Catalunya, i d'altra banda, dona resposta a l'enfoc de la variable de l'establiment de les estacions d'ITV amb la determinació prèvia per part de l'Administració, en base a l'anàlisi de la demanda del servei. Aquesta opció es preveu amb l'establiment d'unes tarifes màximes a aplicar per un mateix servei a totes les estacions del territori i l'obligació de què la tarifa a aplicar per l'operador per un mateix servei sigui la mateixa a qualsevol de les seves estacions en el territori. Això implica un règim de gestió basat en un *mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial*.

4. *Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial.* Aquesta opció, a l'igual que l'anterior, preveu establir les condicions exigibles als operadors de la inspecció de la ITV que prestin el servei a les característiques pròpies i les necessitats conjunturals que presenta l'activitat a Catalunya, però enfoca la variable de l'establiment de les estacions d'ITV definint les condicions que s'han de complir per a què, de forma automàtica, els operadors prestin el servei a tot el territori. Aquesta opció es preveu amb l'establiment d'unes tarifes màximes a aplicar per un mateix servei a totes les estacions del territori però sense l'obligació de què la tarifa a aplicar per l'operador hagi de ser la mateixa a qualsevol de les seves estacions en el territori. Això implica un règim de gestió basat en un *mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial*.

#### 1.3.3 Opcions de regulació segons els instruments reguladors disponibles.

En base als instruments reguladors disponibles, si s'opta per qualsevol de les opcions que preveuen desenvolupament normatiu (opcions 2, 3 i 4 de l'epígraf anterior), les possibilitats són:

- *Decret.* Aquest instrument requereix l'aprovació del Govern, prèvia tramitació del corresponent projecte de decret d'acord amb el que preveu el títol IV de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.
- *Decret-Llei.* Aquest instrument requereix l'aprovació i promulgació per part del Govern, i requereix la posterior validació per part del Ple (o Diputació Permanent) del Parlament de Catalunya en un termini màxim de 30 dies des de la data de promulgació, prèvia tramitació del corresponent projecte de decret-llei, d'acord amb el que preveu la Llei 13/2008 de la Presidència de la Generalitat i del Govern.
- *Llei.* Aquest instrument requereix la presentació d'un projecte de llei al Parlament de Catalunya (en aquest cas per part del Govern a càrrec del Conseller/a competent en la matèria) a efectes de què sigui debatut en seu parlamentària pels diferents grups parlamentaris, posicionant-se sobre la seva oportunitat, sobre els principis i els criteris que informen la proposta i sobre les esmenes que es puguin presentar. Un cop finalitzat tot el procediment de debat legislatiu es procedeix a la votació en Ple de la proposta, per a la seva aprovació o desestimació, tot d'acord amb el que preveu la Llei 13/2008 de la Presidència de la Generalitat i del Govern.

## **2. Anàlisi dels impactes de les opcions considerades.**

### **2.1 Informe d'impacte pressupostari.**

L'anàlisi de l'impacte pressupostari tracta d'identificar l'afectació sobre els recursos monetaris que poden influir en termes d'ingressos i despeses en el pressupost de la Generalitat de Catalunya les diferents alternatives existents per afrontar la problemàtica que es tracta de resoldre amb la intervenció pública en aquesta matèria.

Donat que una de les causes que motiven la tramitació d'aquest avantprojecte de llei és la situació jurídica en què es troba l'actual model de gestió de la ITV a Catalunya, algunes de les opcions poden tenir un impacte en el pressupost diferent si existeix interposició de reclamacions patrimonials (i l'eventual admissió de les mateixes). Les actuals autoritzacions tenen les vigències limitades de la següent manera:

- Resolució IUE/2862/2010, de 31 d'agost, afecta als operadors APPLUS, TUV-REHINLAND i PREVENCONTROL. Aquestes autoritzacions tenen una durada de 25 anys, i per tant finalitzen l'any 2035.
- Resolució IUE/754/2012, de 17 d'abril, afecta a l'operador ITEVELESA. Aquesta autorització té una durada de 30 anys, i per tant finalitza l'any 2042.
- Resolució IUE/1048/2013, de 6 de maig, afecta a l'operador TUV-SÜD. Aquesta autorització té una durada de 30 anys, i per tant finalitza l'any 2043.

En conseqüència, un eventual canvi en les condicions de les autoritzacions existents podria provocar la interposició de reclamacions patrimonials a la Generalitat per l'incompliment de les condicions d'accés i els drets a exercir l'activitat derivats de les esmentades autoritzacions. Tenint en compte això, es considera en l'anàlisi ulterior les dues situacions possibles per part dels operadors (presentació de reclamacions patrimonials i no presentació).

D'altra banda, es considera en aquest anàlisi de l'impacte pressupostari un horitzó temporal de 10 anys per l'estabilització dels models.

#### **2.1.1 Alternativa reguladora: No fer res.**

Aquesta opció implica el manteniment de l'estatus actual de model de gestió. Com s'ha comentat anteriorment, l'actual model es troba en situació jurídicament inestable, i en conseqüència, susceptible de ser impugnat. Per tant, poden donar-se diferents situacions:

- a. Que no s'impugni la situació actual.
- b. Que s'impugni l'incompliment de les sentències judicials per part de la Generalitat de Catalunya, amb sanció econòmica.

#### **Cas de què no s'impugni la situació actual.**

Per a què s'impugni la situació actual ha d'existir prèviament la demanda d'execució de la sentència del TS. Mentre no es produeixi aquesta situació es mantindria el status quo actual i això no suposa cap impacte addicional en els pressupostos d'ingressos ni de despeses de la Generalitat.

Cas de què s'impugni la situació actual amb sanció econòmica a la Generalitat de Catalunya.

En el cas de què es produís la demanda d'execució de la sentència del TS, aquesta situació podria derivar en una sanció econòmica per l'incompliment d'execució que afectaria al pressupost de despeses de la Generalitat de Catalunya.

**2.1.2 Alternativa reguladora: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat)**

Aquesta opció implica, de facto, l'aplicació subsidiària de la legislació estatal de base en la matèria. Això suposa deixar oberta la possibilitat de què es pugui accedir lliurement a l'activitat complint amb els requisits i incompatibilitats previstes al RD 920/2017 i amb la prèvia autorització de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya, donant lloc a una situació d'accés lliure a l'activitat. Això pot ser interpretat pels actuals operadors com una modificació de les condicions de l'autorització. Aquesta modificació podria fonamentar-se en què actualment la distribució de les estacions d'ITV és fruit d'una planificació territorial, que genera una zonificació de l'oferta del servei, que condiciona l'elecció dels usuaris per la proximitat geogràfica.

En conseqüència, aquesta llibertat d'accés a l'activitat podria derivar en un trencament d'aquesta planificació geogràfica, i els efectes derivats d'una major competència en l'oferta, que podria suposar la presentació de reclamacions patrimonials. Les situacions que es poden donar són:

- a. No presentació de reclamacions patrimonials.
- b. Presentació de reclamacions patrimonials i admissió de les mateixes.
- c. Presentació de reclamacions patrimonials i no admissió de les mateixes.

Els casos a i c tindran els mateixos efectes pressupostaris.

Cas de què no es presentin reclamacions patrimonials o si es presenten no siguin admeses.

En aquest cas, els efectes pressupostaris que poden aparèixer són:

- *Pressupost d'ingressos.* No hi hauria canvis donat que els ingressos actuals a la Generalitat per l'activitat deriven de:
  - Les taxes que afecten a l'activitat, i en aquest sentit no hi hauria variació, sinó repartiment de l'activitat entre els nous operadors.
  - Les taxes que afecten a l'autorització de nous operadors, però com que la normativa estatal fa referència a l'autorització de centres d'inspecció, la definició de les taxes actuals no s'ajusta a aquest model i, en conseqüència, no serien aplicables.
- *Pressupost de despeses.* L'increment de sol·licituds d'autorització i l'augment d'operadors existents en el mercat, suposa un increment en la tasca administrativa de gestió de les autoritzacions i posteriorment de supervisió i control dels nous centres d'inspecció. Un escenari com aquest, que no suposa unes barreres importants d'accés a l'activitat, permetria un augment important d'operadors i centres d'inspecció, especialment a les comarques més densament poblades de Catalunya, podent-se presentar una situació en un horitzó a 10 anys en el què apareguessin aproximadament uns 20 operadors més amb unes 40 estacions noves. Aquesta situació requeriria un increment de recursos humans mínim de 6 efectius (2 personal administratiu i 4 personal tècnic).

Cas de què es presentin reclamacions patrimonials i siguin admeses.

Respecte la situació anterior, implicaria afegir en el pressupost de despeses previst anteriorment, la quantia que es determinés com a lucre cessant per part dels operadors existents actualment.

**2.1.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial).**

Aquesta opció implica el manteniment de la xarxa d'estacions existent actualment, i si s'escau, procedir a determinar la necessitat d'ampliació de la xarxa d'estacions i les seves ubicacions, complint amb els requisits i incompatibilitats previstes al RD 920/2017, així com els requisits i incompatibilitats que determini la normativa catalana, i amb la prèvia autorització de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya.

Aquesta eventualitat ja està prevista a l'actual legislació, però no estan determinats els criteris a partir dels quals es considera que cal ampliar la xarxa ni on s'ha de fer. Per tant, la determinació d'aquests criteris en el moment actual podria ser percebuda com una alteració de les condicions de les autoritzacions existents, donat que la distribució de les estacions d'ITV és fruit d'una planificació territorial, que genera una zonificació de l'oferta del servei, que condiciona l'elecció dels usuaris per la proximitat geogràfica. Per tant, una ampliació de la xarxa d'estacions que impliqués increment d'operadors o la ubicació de noves estacions properes a existents amb diferents operadors pot ser considerat una modificació de les condicions de l'autorització. (S'estima un increment de 15 estacions en un horitzó a 10 anys).

En conseqüència, la determinació de criteris de planificació territorial de la xarxa, i l'eventual ampliació de la mateixa, podria derivar en l'alteració de l'equilibri actual del mercat amb els efectes derivats d'una major competència en l'oferta, que podria suposar la presentació de reclamacions patrimonials. Les situacions que es poden donar són:

- a. No presentació de reclamacions patrimonials.
- b. Presentació de reclamacions patrimonials i admissió de les mateixes.
- c. Presentació de reclamacions patrimonials i no admissió de les mateixes.

Els casos a i c tindran els mateixos efectes pressupostaris.

Cas de què no es presentin reclamacions patrimonials o si es presenten no siguin admeses.

En aquest cas, els efectes pressupostaris que poden aparèixer són:

- *Pressupost d'ingressos.*
  - Els ingressos per les taxes que afecten a l'activitat no es veurien afectats donat que no hi haurà variació addicional respecte la situació actual, sinó repartiment de l'activitat entre els nous operadors.
  - Els ingressos que afecten a l'autorització de nous centres d'inspecció s'incrementarien en la mesura que s'incrementés la xarxa d'estacions d'ITV.
- *Pressupost de despeses.* El pressupost de despeses es veuria afectat en la necessitat de determinar els criteris de planificació territorial i la determinació de l'ampliació de la xarxa, en cas de necessitat. Aquest és un anàlisi no trivial que requereix un estudi

objectiu i imparcial per part d'experts externs a l'Administració (i òbviament als operadors de la inspecció). Aquesta situació requeriria un increment de recursos humans mínim de 3 efectius (1 personal administratiu i 2 personal tècnic).

Cas de què es presentin reclamacions patrimonials i siguin admeses.

Respecte la situació anterior, implicaria afegir en el pressupost de despeses previst anteriorment, la quantia que es determinés com a lucre cessant per part dels operadors existents actualment.

**2.1.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).**

Aquesta opció implica la possibilitat d'accés lliure a la prestació de l'activitat, complint amb els requisits i incompatibilitats previstes al RD 920/2017, així com els requisits i incompatibilitats que determini la normativa catalana, i amb la prèvia autorització de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya. En aquest cas, entre els requisits que inclou la normativa catalana, s'afegeixen condicions de ponderació territorial que lliguen la implantació d'oferta inspectora en zones amb elevat parc d'automòbils amb l'obligació d'haver de generar oferta inspectora en zones amb escàs parc automobilístic.

En conseqüència, aquesta llibertat d'accés a l'activitat podria derivar en un trencament de l'actual planificació geogràfica, i els efectes derivats d'una major competència en l'oferta podria suposar la presentació de reclamacions patrimonials. Les situacions que es poden donar són:

- a. No presentació de reclamacions patrimonials.
- b. Presentació de reclamacions patrimonials i admissió de les mateixes.
- c. Presentació de reclamacions patrimonials i no admissió de les mateixes.

Els casos a i c tindran els mateixos efectes pressupostaris.

Cas de què no es presentin reclamacions patrimonials o si es presenten no siguin admeses.

En aquest cas, els efectes pressupostaris que poden aparèixer són:

- *Pressupost d'ingressos.*
  - Els ingressos per les taxes que afecten a l'activitat no es veurien afectats donat que no hi haurà variació addicional respecte la situació actual, sinó repartiment de l'activitat entre els nous operadors.
  - Els ingressos que afecten a l'autorització de nous centres d'inspecció s'incrementarien en la mesura que s'incrementés la xarxa d'estacions d'ITV.
- *Pressupost de despeses.* L'increment de sol·licituds d'autorització i l'augment d'operadors existents en el mercat, suposa un increment en la tasca administrativa de gestió de les autoritzacions i posteriorment de supervisió i control dels nous centres d'inspecció. Un escenari com aquest, que suposa contrapesos a l'obertura de nous centres de forma simultània en zones atractives econòmicament i zones menys atractives, permet un augment d'operadors i centres d'inspecció ajustat a la demanda real del servei per part dels usuaris. En aquestes circumstàncies es pot preveure una situació inicial de certa inestabilitat amb l'aparició de nous operadors i centres en el territori. En tot cas aquest model comporta una adaptació natural a l'evolució de la

demanda, i en conseqüència a mig i llarg termini una situació més estable de tancament i obertura de noves estacions amb una xarxa final amb 6 operadors més i 15 estacions més de les actuals. Aquesta situació requeriria un increment de recursos humans mínim de 6 efectius (2 personal administratiu i 4 personal tècnic).

Cas de què es presentin reclamacions patrimonials i siguin admeses.

Respecte la situació anterior, implicaria afegir en el pressupost de despeses previst anteriorment, la quantia que es determinés com a lucre cessant per part dels operadors existents actualment.

2.1.5 Resum comparatiu d'impacte pressupostari de les diferents alternatives.

Alternatives:

- A.1: No fer res
- A.2: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat)
- A.3: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial)
- A.4: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial)

|     |                                 | Pressupost d'ingressos                        | Pressupost de despeses                                                                                                                                                          |
|-----|---------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A.1 | No impugnació                   | Sense efectes                                 | Sense efectes                                                                                                                                                                   |
|     | Impugnació amb sanció econòmica | Sense efectes                                 | Sanció econòmica (i desenvolupament d'alguna de les altres alternatives)                                                                                                        |
| A.2 | No reclamació patrimonial       | Sense efectes                                 | Increment de recursos personals (2 per. Administratiu + 4 per. Tècnic)                                                                                                          |
|     | Reclamació patrimonial          | Sense efectes                                 | Increment de recursos personals (2 per. Administratiu + 4 per. Tècnic)<br>Reclamació patr. (lucre cessant)                                                                      |
| A.3 | No reclamació patrimonial       | Taxes de sol. Autorització 15 expedients (*)  | Increment de recursos personals (1 per. Administratiu + 2 per. Tècnic)<br>Contracte adm. per determinació criteris planificació territorial                                     |
|     | Reclamació patrimonial          | Taxes de sol. Autorització 15 expedients (*)  | Increment de recursos personals (1 per. Administratiu + 2 per. Tècnic)<br>Contracte adm. per determinació criteris planificació territorial<br>Reclamació patr. (lucre cessant) |
| A.4 | No reclamació patrimonial       | Taxes de sol. Autorització 37 expedients (**) | Increment de recursos personals (2 per. Administratiu + 4 per. Tècnic)                                                                                                          |
|     | Reclamació patrimonial          | Taxes de sol. Autorització 37 expedients (**) | Increment de recursos personals (2 per. Administratiu + 4 per. Tècnic)<br>Reclamació patr. (lucre cessant)                                                                      |

(\*) 15 expedients noves autoritzacions alternativa A.3 horitzó 10 anys: s'estimen 10 expedients de noves autoritzacions els dos primers anys, cap entre el 3r i el 5è any, i 5 entre el 6è i el 10è any

(\*\*) 37 expedients noves autoritzacions alternativa A.4 horitzó 10 anys: s'estimen 20 expedients de noves autoritzacions els dos primers anys, 12 entre el 3r i el 5è any, i 5 entre el 6è i el 10è any

Els valors econòmics dels diferents impactes pressupostaris són:

- Taxes de sol·licitud d'autorització. (3.800 €/expedient)
- Sanció econòmica impugnació de no aplicació de les sentències judicials (3.000.000 €)
- Recursos personal administratiu (19.000 €/persona any) (10 anys)
- Recursos personal tècnic (25.000 €/persona any) (10 anys)

- Reclamació patrimonial (Accés lliure a l'activitat). (10.000.000 €)
- Reclamació patrimonial (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial). (500.000 €)
- Reclamació patrimonial (Accés lliure activitat amb ponderació territorial). (2.500.000 €)
- Contracte administratiu per determinació criteris planificació territorial (100.000€)

|     |                                 | <i>Pressupost<br/>ingressos</i> | <i>Pressupost<br/>despeses</i> |
|-----|---------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| A.1 | No impugnació                   | 0,00 €                          | 0,00 €                         |
|     | Impugnació amb sanció econòmica | 0,00 €                          | 3.000.000,00 €                 |
| A.2 | No reclamació patrimonial       | 0,00 €                          | 1.380.000,00 €                 |
|     | Reclamació patrimonial          | 0,00 €                          | 11.380.000,00 €                |
| A.3 | No reclamació patrimonial       | 57.000,00 €                     | 790.000,00 €                   |
|     | Reclamació patrimonial          | 57.000,00 €                     | 1.290.000,00 €                 |
| A.4 | No reclamació patrimonial       | 140.600,00 €                    | 1.380.000,00 €                 |
|     | Reclamació patrimonial          | 140.600,00 €                    | 3.880.000,00 €                 |

## 2.2 Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives.

L'eventual modificació del règim jurídic del servei de la ITV té un impacte no homogeni en el temps pel que fa a les càrregues administratives. Per algunes de les alternatives, és en les fases inicials quan les càrregues administratives tenen un impacte i rellevància més elevada. En aquest sentit en un horitzó temporal de 10 anys la situació es previsible que s'estabilitzi.

### A.1. Alternativa reguladora: No fer res

Aquesta alternativa, des del punt de vista de càrregues administratives, no en genera de noves. En conseqüència té un cost d'implantació nul, donat que mantindria la xarxa d'estacions invariable respecte la situació actual.

### A.2. Alternativa reguladora: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).

Aquesta alternativa, des del punt de vista de càrregues administratives, la càrrega administrativa addicional és la necessitat de que les noves estacions que es creïn i les estacions que es tanquin requeriran la tramitació dels corresponents expedients d'autorització administrativa, que seran de complexitat baixa. En un mercat de lliure accés, el ritme d'obertura i tancament d'estacions, especialment a l'inici de la implantació del model, serà elevat, amb els corresponents costos administratius que implica.

A més, aquesta opció requerirà tramitar la corresponent derogació de la llei vigent que regula l'actual règim de prestació del servei, mitjançant una altra disposició amb caràcter legislatiu

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Gestió de derogació de la llei vigent (cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: alt (20 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: alt (12 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

|                                    |                         | càrrega | expedients | dies | persones |                |
|------------------------------------|-------------------------|---------|------------|------|----------|----------------|
| Gestió derogació de la llei vigent |                         |         |            |      |          |                |
|                                    | Cost gestió AP          | baixa   | 1          | 25   |          | 6.415,00 €     |
| Gest exp aut obertura estació ITV  |                         |         |            |      |          |                |
|                                    | Carrega adm empresarial | mitja   | 40         | 30   | 3        | 450.000,00 €   |
|                                    | Cost gestió AP          | baixa   | 40         | 4    |          | 41.056,00 €    |
| Gest exp aut tancament estació ITV |                         |         |            |      |          |                |
|                                    | Carrega adm empresarial | alta    | 24         | 50   | 3        | 450.000,00 €   |
|                                    | Cost gestió AP          | alta    | 24         | 20   |          | 123.168,00 €   |
|                                    |                         |         |            |      |          | 1.070.639,00 € |

Entre el 3er i 5è any:

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: mig (7 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)

- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: baix (4 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

|                                    |                         |       | expedients | dies | persones |              |
|------------------------------------|-------------------------|-------|------------|------|----------|--------------|
| Gest exp aut obertura estació ITV  |                         |       |            |      |          |              |
|                                    | Carrega adm empresarial | mitja | 21         | 30   | 3        | 236.250,00 € |
|                                    | Cost gestió AP          | baixa | 21         | 4    |          | 21.554,40 €  |
| Gest exp aut tancament estació ITV |                         |       |            |      |          |              |
|                                    | Carrega adm empresarial | alta  | 12         | 50   | 3        | 225.000,00 € |
|                                    | Cost gestió AP          | alta  | 12         | 20   |          | 61.584,00 €  |
|                                    |                         |       |            |      |          | 544.388,40 € |

Entre el 6è i 10è any:

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: baix (4 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: alt (1 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

|                                    |                         |       | expedients | dies | persones |              |
|------------------------------------|-------------------------|-------|------------|------|----------|--------------|
| Gest exp aut obertura estació ITV  |                         |       |            |      |          |              |
|                                    | Carrega adm empresarial | mitja | 20         | 30   | 3        | 225.000,00 € |
|                                    | Cost gestió AP          | baixa | 20         | 4    |          | 20.528,00 €  |
| Gest exp aut tancament estació ITV |                         |       |            |      |          |              |
|                                    | Carrega adm empresarial | alta  | 5          | 50   | 3        | 93.750,00 €  |
|                                    | Cost gestió AP          | alta  | 5          | 20   |          | 25.660,00 €  |
|                                    |                         |       |            |      |          | 364.938,00 € |

**A.3. Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial)**

Aquesta alternativa de regulació implica un ritme d'obertura i tancament d'estacions molt més reduït que l'anterior, però la gestió dels concursos d'ampliació de la xarxa suposarà una càrrega administrativa molt considerable, així com la gestió de les autoritzacions de noves estacions, d'una complexitat mitja.

Aquesta opció requerirà tramitar una disposició amb rang de llei per definir aquesta nova alternativa reguladora, diferent a l'actual, i derogar l'actual model.

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Gestió de derogació de la llei vigent i tramitació de nova legislació (cost Administració Pública: alt)
- Gestió de tramitació contracte per l'estudi d'ampliació de la xarxa (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: mig)
- Gestió de tramitació de concurs d'adjudicació de noves estacions (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: alt)

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: mig (5 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)

|                                                        |                         | càrrega | expedients | dies | persones |              |
|--------------------------------------------------------|-------------------------|---------|------------|------|----------|--------------|
| Gestió derogació llei vigent i tramitació de nova llei |                         |         |            |      |          |              |
|                                                        | Cost gestió AP          | alta    | 1          | 375  |          | 96.225,00 €  |
| Gestió contracte estudi ampliació xarxa                |                         |         |            |      |          |              |
|                                                        | Cost gestió AP          | mitja   | 1          | 60   |          | 15.396,00 €  |
|                                                        | Carrega adm empresarial | mitja   | 1          | 125  | 3        | 46.875,00 €  |
| Gestió concurs adjudicació noves estacions             |                         |         |            |      |          |              |
|                                                        | Cost gestió AP          | alta    | 1          | 250  |          | 64.150,00 €  |
|                                                        | Carrega adm empresarial | alta    | 1          | 400  | 3        | 150.000,00 € |
| Gest exp aut obertura estació ITV                      |                         |         |            |      |          |              |
|                                                        | Carrega adm empresarial | mitja   | 10         | 30   | 3        | 112.500,00 € |
|                                                        | Cost gestió AP          | baixa   | 10         | 4    |          | 10.264,00 €  |
|                                                        |                         |         |            |      |          |              |
|                                                        |                         |         |            |      |          | 495.410,00 € |

Entre el 3er i 5è any:

- No es preveuen càrregues administratives

Entre el 6è i 10è any:

- Gestió de tramitació contracte per l'estudi d'ampliació de la xarxa (cost Administració Pública: mig) –(als 5 anys cal definir les noves necessitats)
- Gestió de tramitació de concurs d'adjudicació de noves estacions (càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)
- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: baix (1 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)

|                                            |                         | càrrega | expedients | dies | persones |              |
|--------------------------------------------|-------------------------|---------|------------|------|----------|--------------|
| Gestió contracte estudi ampliació xarxa    |                         |         |            |      |          |              |
|                                            | Cost gestió AP          | mitja   | 1          | 60   |          | 15.396,00 €  |
|                                            | Carrega adm empresarial | mitja   | 1          | 125  | 3        | 46.875,00 €  |
| Gestió concurs adjudicació noves estacions |                         |         |            |      |          |              |
|                                            | Cost gestió AP          | alta    | 1          | 250  |          | 64.150,00 €  |
|                                            | Carrega adm empresarial | alta    | 1          | 400  | 3        | 150.000,00 € |
| Gest exp aut obertura estació ITV          |                         |         |            |      |          |              |
|                                            | Carrega adm empresarial | mitja   | 5          | 30   | 3        | 56.250,00 €  |
|                                            | Cost gestió AP          | baixa   | 5          | 4    |          | 5.132,00 €   |
|                                            |                         |         |            |      |          |              |
|                                            |                         |         |            |      |          | 337.803,00 € |

*A.4. Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).*

Aquesta alternativa reguladora suposa un ritme d'obertura i tancament sensiblement superior al de l'anterior alternativa, però substancialment inferior al del model d'accés lliure a l'activitat. En aquest cas caldrà preveure com a càrregues administratives també la gestió de les autoritzacions que seran de complexitat alta.

Aquesta opció requerirà tramitar una disposició amb rang de llei per definir aquesta nova alternativa reguladora, diferent a l'actual, i derogar l'actual model.

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Gestió de derogació de la llei vigent i tramitació de nova legislació (cost Administració Pública: alt)
- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: mig (10 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: baix (0.5 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

|                                                        |                         | càrrega | expedients | dies | persones |              |
|--------------------------------------------------------|-------------------------|---------|------------|------|----------|--------------|
| Gestió derogació llei vigent i tramitació de nova llei |                         |         |            |      |          |              |
|                                                        | Cost gestió AP          | alta    | 1          | 375  |          | 96.225,00 €  |
| Gest exp aut obertura estació ITV                      |                         |         |            |      |          |              |
|                                                        | Carrega adm empresarial | mitja   | 20         | 30   | 3        | 225.000,00 € |
|                                                        | Cost gestió AP          | baixa   | 20         | 4    |          | 20.528,00 €  |
| Gest exp aut tancament estació ITV                     |                         |         |            |      |          |              |
|                                                        | Carrega adm empresarial | alta    | 1          | 50   | 3        | 18.750,00 €  |
|                                                        | Cost gestió AP          | alta    | 1          | 20   |          | 5.132,00 €   |
|                                                        |                         |         |            |      |          | 341.753,00 € |

Entre el 3er i 5è any:

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: baix (4 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: baix (0.33 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

|                                    |                         |       | expedients | dies | persones |              |
|------------------------------------|-------------------------|-------|------------|------|----------|--------------|
| Gest exp aut obertura estació ITV  |                         |       |            |      |          |              |
|                                    | Carrega adm empresarial | mitja | 12         | 30   | 3        | 135.000,00 € |
|                                    | Cost gestió AP          | baixa | 3          | 4    |          | 3.079,20 €   |
| Gest exp aut tancament estació ITV |                         |       |            |      |          |              |
|                                    | Carrega adm empresarial | alta  | 1          | 50   | 3        | 18.750,00 €  |
|                                    | Cost gestió AP          | alta  | 1          | 20   |          | 5.132,00 €   |
|                                    |                         |       |            |      |          | 161.961,20 € |

Entre el 6è i 10è any:

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: baix (1 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: alt (0,2 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

|                                    |                         |       | expedients | dies | persones |             |
|------------------------------------|-------------------------|-------|------------|------|----------|-------------|
| Gest exp aut obertura estació ITV  |                         |       |            |      |          |             |
|                                    | Carrega adm empresarial | mitja | 5          | 30   | 3        | 56.250,00 € |
|                                    | Cost gestió AP          | baixa | 5          | 4    |          | 5.132,00 €  |
| Gest exp aut tancament estació ITV |                         |       |            |      |          |             |
|                                    | Carrega adm empresarial | alta  | 1          | 50   | 3        | 18.750,00 € |
|                                    | Cost gestió AP          | alta  | 1          | 20   |          | 5.132,00 €  |
|                                    |                         |       |            |      |          | 85.264,00 € |

### 2.2.2 Resum comparatiu d'impacte normatiu.

Alternatives:

- A.1: No fer res
- A.2: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat)
- A.3: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial)
- A.4: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial)

|     | <i>Càrregues administratives</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <i>Costos càrregues administratives</i> |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| A.1 | No hi ha                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 0,00 €                                  |
| A.2 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestió de derogació de la llei vigent (cost Administració Pública: baix)</li> <li>- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)</li> <li>- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)</li> </ul>                                                                                                                                                                                              | 1.979.965,4 €                           |
| A.3 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestió de derogació de la llei vigent i tramitació de nova legislació (cost Administració Pública: alt)</li> <li>- Gestió de tramitació contracte per l'estudi d'ampliació de la xarxa (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: mig)</li> <li>- Gestió de tramitació de concurs d'adjudicació de noves estacions (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: alt)</li> <li>- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)</li> </ul> | 833.213,00 €                            |
| A.4 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestió de derogació de la llei vigent i tramitació de nova legislació (cost Administració Pública: alt)</li> <li>- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 588.978,20 €                            |



|  |                                                                                                                                                                                                                                      |  |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | d'ITV (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)<br>- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt) |  |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

### **2.3 Informe d'impacte de gènere.**

El servei d'ITV està adreçat a tota la població titular de vehicles que estan sotmesos a la inspecció tècnica. Aquesta població és molt àmplia i heterogènia en funció de la tipologia de vehicle. La població usuària del servei d'ITV de vehicles d'ús particular està molt diversificada i en conseqüència els usuaris del servei són molt heterogenis. La població usuària del servei de vehicles dels sectors professionals (transport de passatgers, transport de mercaderies, vehicles agrícoles i de serveis, ...) és majoritàriament masculina.

Pel que fa al personal involucrat en la prestació del servei d'ITV, és principalment masculí, sobretot pel que fa al personal directament involucrat amb la inspecció tècnica en línia d'inspecció. Pel que fa al personal dedicat a gestió administrativa, la distribució de personal per gènere està més igualada entre dones i homes.

El plantejament de les alternatives no tenen un impacte significatiu en termes de gènere.

## **2.4 Informe d'impacte econòmic, social i ambiental.**

L'anàlisi de l'impacte econòmic i social tracta d'identificar i analitzar els costos i beneficis per la societat en el seu conjunt, de les diferents alternatives d'actuació pública que es poden implementar per resoldre les problemàtiques existents.

### 2.4.1 Identificació de problemàtiques a resoldre.

La intervenció pública en la regulació del règim de prestació del servei d'ITV a Catalunya ve donada per l'existència de varies problemàtiques amb diferents orígens:

1. La inestabilitat legal del marc normatiu vigent com a conseqüència de la seva anul·lació per part de sentències judicials, i que qüestiona la legalitat de l'activitat de tots els operadors que actuen en un servei definit per la UE com a d'interès general.
2. La detecció de deficiències existents en el servei prestat per l'actual xarxa d'estacions d'ITV, que genera dificultats per a la concertació de determinats serveis a col·lectius amb rellevància econòmica i endarreriment en la resolució dels tràmits administratius que es realitzen a les estacions d'ITV.
3. La dificultat d'adaptar solucions ràpides i àgils als canvis conjunturals del context que afecta a la prestació del servei.
4. L'elevat absentisme del compliment de l'obligació de fer la inspecció tècnica del vehicle i la poca utilitat social del servei percebuda pels usuaris.

### 2.4.2 Actors relacionats amb la prestació del servei d'ITV.

El servei d'inspecció tècnica de vehicles és una activitat que afecta de forma directa a un volum molt elevat de la població, en general, i a tots els sectors econòmics productius. En aquest sentit, es poden identificar els següents actors afectats directament per aquesta activitat:

- Usuaris del servei d'ITV als efectes de:
  - Passar les inspeccions tècniques reglamentàries dels vehicles.
  - Realitzar tràmits administratius en les estacions com a conseqüència de determinades circumstàncies que afecten a modificacions dels vehicles, els usos d'aquests o per circumstàncies que afecten a la documentació del vehicle.

Dins dels usuaris del servei es poden identificar:

- La població en general titular de vehicles. (En general els propietaris particulars d'automòbils, ciclomotors i motocicletes)
- Els titulars de vehicles utilitzats com a eina de treball. En aquest grup es poden identificar de forma molt específica els següents sectors:
  - El dels vehicles de transport de passatgers en general. Dins d'aquest podem diferenciar:

- ✓ Els vehicles de transport públic
  - ✓ Els vehicles de transport privat. (Existeixen associacions professionals)
  - ✓ Els vehicles de transport privat (taxi i VTC) (Existeixen associacions i sindicats)
- El dels vehicles de transport de mercaderies. (Existeixen associacions professionals)
  - El dels vehicles utilitzats per activitats agrícoles. (Existeixen associacions professionals)
  - El dels vehicles especials per obra.
  - El dels vehicles utilitzats per altres activitats comercials.
  - El dels vehicles utilitzats per cossos de seguretat i bombers.
- Els comercialitzadors de vehicles d'importació.
- Entitats titulars d'estacions que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles. Dins d'aquestes entitats s'han de distingir:
  - Entitats que estan prestant actualment el servei d'ITV a Catalunya.
  - Entitats que no presten actualment el servei d'ITV a Catalunya (però si el presten en altres territoris de la resta de l'Estat o de fora)
- Tallers de reparació de vehicles, com a entitats on:
  - Poden realitzar-se les correccions dels defectes detectats en les inspeccions tècniques dels vehicles.
  - Han de realitzar certificacions d'instal·lació/desinstal·lació de determinats elements en el vehicle.
- Autoritats en matèria de trànsit:
  - Cossos policials amb competències en trànsit: Encarregats de vetllar per què els vehicles que circulen per les vies públiques compleixen amb les obligacions que estableix la reglamentació.
  - Direcció General de Tràfic (DGT): Òrgan titular del Registre General de Vehicles on consten totes les inspeccions i actuacions realitzades en els vehicles.
- Autoritat en matèria de seguretat industrial: Encarregada de vetllar per a què les inspeccions i actuacions realitzades a les estacions d'ITV es facin d'acord amb el que preveu la normativa específica i de garantir les condicions establertes de prestació del servei als usuaris.

#### 2.4.3 Variables de l'enfoc de l'anàlisi econòmic, social i ambiental.

Donades les característiques de l'activitat a regular, aquest anàlisi incideix de forma evident en l'afectació a les següents qüestions:

|                                                                           | <i>Impacte econòmic</i> | <i>Impacte social</i> | <i>Impacte ambiental</i> |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------|
| El mercat de l'oferta i la demanda del servei d'ITV                       | x                       |                       |                          |
| Igualtat d'accés al servei d'ITV, per part dels diferents tipus d'usuaris | x                       | x                     |                          |
| L'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV                      | x                       | x                     |                          |
| El control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració        |                         | x                     |                          |
| La sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV      | x                       |                       | x                        |
| La qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV   | x                       | x                     | x                        |

En aquest sentit, les característiques de les diferents alternatives esmentades en l'apartat 1.3.2 que afecten a les variables de l'anàlisi econòmic, social i ambiental són:

*A.1. Alternativa reguladora: No fer res*

- Existència d'una xarxa derivada d'una planificació territorial dels anys 80, amb una petita ampliació al 2013.
- Establiment de condicions específiques de la prestació del servei i requisits específics addicionals dels establiments de les estacions d'ITV.
- Establiment de tarifes màximes pels diferents serveis (no revisades des de 2009).
- Obligació d'aplicació a tota la xarxa d'estacions d'un mateix operador la tarifa que per cada servei decideixi aplicar.

*A.2 Alternativa reguladora: Deroqació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).*

- Llibertat d'establiment d'estacions en qualsevol ubicació del territori (amb el compliment dels requisits de competència tècnica previstos a la legislació bàsica).
- Llibertat d'establiment de preus pels serveis oferts.

*A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial)*

- Planificació administrativa d'ampliació/modificació de la xarxa d'estacions.
- Establiment de condicions específiques de la prestació del servei i requisits específics addicionals dels establiments de les estacions d'ITV.
- Establiment de tarifes màximes pels diferents serveis.
- Obligació d'aplicació a tota la xarxa d'estacions d'un mateix operador de la tarifa que per cada servei decideixi aplicar.

*A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).*

- Llibertat d'establiment d'estacions en qualsevol ubicació del territori (amb el compliment de les condicions de ponderació territorial).

- Establiment de condicions específiques de la prestació del servei i requisits específics addicionals dels establiments de les estacions d'ITV.
- Establiment de tarifes màximes pels diferents serveis.

#### 2.4.3.1 El mercat de la oferta i la demanda del servei d'ITV.

##### Característiques de la variable en el context actual.

El mercat d'oferta i demanda del servei d'ITV a Catalunya es caracteritza per una demanda al voltant de 3.000.000 d'actuacions anuals per una xarxa de 50 estacions fixes amb 122 línies d'inspecció. El preu d'aquestes actuacions ve regulat per unes tarifes màximes. Aquestes tarifes respecte el cost de realització de les diferents actuacions, no suposen el mateix rendiment econòmic, sinó que determinades actuacions tenen major rendiment tenint en compte la relació tarifa/recursos.

La ubicació geogràfica de les estacions deriva de la planificació territorial realitzada als inicis dels anys 80 (amb l'ampliació de 6 estacions l'any 2012 en base a una ampliació de la planificació territorial existent). Aquesta distribució de la xarxa, unit al patró de comportament dels usuaris del servei, que acostumen a acudir a l'estació més propera (especialment en un mercat en què no hi ha incentiu per competència en preus) afavoreix l'existència de "mercats quasi-monopolístics".

##### A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

En aquest cas, que és la situació actual, els oferents del servei, en existir una forta demanda de tot tipus d'inspeccions (més i menys rendibles) tendeixen a orientar la seva oferta de serveis a aquells productes més rendibles en detriment dels menys rendibles, amb la intenció de captar el mercat de les sol·licituds dels productes amb rendibilitat econòmica. De forma simplificada, els productes amb més rendibilitat són la inspecció periòdica dels vehicles tipus turisme i motocicletes, mentre que els productes amb baixa rendibilitat són especialment:

- La inspecció de vehicle de transport de passatgers.
- La inspecció de vehicle de transport pesant de mercaderies.
- La inspecció de vehicle agrícola.
- Els tràmits administratius de reformes d'importància.

Les activitats amb menys rendibilitat afecten especialment a sectors professionals, amb l'impacte que aquesta ineficiència genera en l'economia particular de les empreses i en general de la societat.

##### A.2 Alternativa reguladora: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en el mercat de l'oferta i la demanda del servei d'ITV, que tenint en compte la distribució del parc de vehicles de Catalunya, és previsible que a curt termini els oferents del servei tendiran a concentrar l'oferta (instal·lació d'estacions) en les zones més densament poblades del territori (Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme), on existirà una forta competència en preus mentre que moltes comarques amb baixa densitat de població podrien quedar sense servei d'ITV. L'eliminació de la legislació existent comportaria l'eliminació de la tarifa màxima, i en conseqüència els diferents agents podrien competir en preu per captar clients. Una competència que en casos existents en altres llocs (Comunitat de Madrid o Regió de Múrcia) ha evolucionat cap a una relaxació dels estàndards de rigor i qualitat en les actuacions (inspecció o tràmits administratius).

*A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en el mercat de l'oferta i la demanda del servei d'ITV, que d'entrada suposaria el manteniment de la xarxa existent d'estacions d'ITV, i requeriria, en primer lloc, la determinació dels criteris per a estudiar i analitzar les eventuais necessitats d'ampliació de la xarxa a efectes de decidir, si fos pertinent, el nombre i ubicacions de les noves estacions d'ITV. La determinació d'aquests criteris no està exempta de diferents interpretacions de com s'han d'establir i la determinació de les ubicacions també, i una i altre cosa s'influeixen mútuament.

Aquesta opció continua basant-se en un plantejament d'assignació de facto dels vehicles empadronats en un territori a l'estació d'ITV més propera, atenent als patrons de comportament dels usuaris del servei.

*A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en el mercat de l'oferta i la demanda del servei d'ITV, que de facto suposa inicialment el manteniment de la xarxa existent d'estacions d'ITV, donat que els operadors actualment autoritzats a Catalunya, compleixen amb un nivell bastant elevat els requisits de ponderació territorial, i permet l'obertura de noves estacions allà on la demanda és més elevada, evitant un buidatge i trasllat d'establiments de les zones amb menys interès econòmic cap a les zones més atractives, amb el contrapès que suposa l'obertura d'estacions en zones menys atractives en obrir o ampliar l'oferta de servei en les zones més atractives (d'acord amb els criteris de ponderació territorial).

*2.4.3.2 Igualtat d'accés al servei d'ITV, per part dels diferents tipus d'usuaris.*

*Característiques de la variable en el context actual.*

L'accés al servei ve regulat per l'oferta que posen a disposició dels usuaris les entitats oferents del servei. En existir una elevada demanda respecte de l'oferta existent, aquests oferents poden orientar-la als productes més rendibles i seleccionar discrecionalment la clientela, donat que no existeixen ni disposicions que explícitament prohibeixin aquesta pràctica ni mecanismes efectius per controlar-lo.

En conseqüència, per aquells sectors i actors professionals amb menys capacitat d'influència (com és el cas de les PIMES) l'oferta de servei és més reduïda, i en conseqüència l'accés al servei respecte d'altres demandants és més complicat.

*A.1 Alternativa reguladora: No fer res.*

En aquest cas, que és la situació actual, la situació de dificultat d'accés al servei per part de tots els usuaris en general, i de forma molt més acusada en les zones més densament poblades i dels col·lectius amb menys capacitat d'influència es mantindrà i s'agreujarà amb l'increment continu de la demanda, donat que de forma natural existeix un increment del parc de vehicles, afegit a què en aquests moments existeix incertesa tant econòmica com de

tipologia de tecnologia a escollir en adquirir un vehicle, el que provoca que el parc de vehicles es vagi envellint paulatinament, amb el que augmenta la freqüència d'inspecció dels vehicles censats.

*A.2 Alternativa reguladora: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en l'accés al servei de la ITV, que suposarà que la pròpia iniciativa privada avaluarà la viabilitat econòmica d'obrir estacions en funció de la demanda prevista, els costos fixos i variables propis de l'activitat i els preus dels seus serveis. Aquesta opció pot comportar a curt termini una translació i acumulació de l'oferta de servei a les zones més econòmicament rendibles, on hi hauria una forta competència en preu i una previsible disminució de l'oferta en zones amb més baixa demanda, on previsiblement pujarien els preus dels serveis. Aquesta situació a mig i llarg termini és previsible que evolucioni a una situació més estable en què el mercat estableixi el preu dels serveis de forma diferenciada a cada zona, en funció de la relació entre oferta-demanda existent.

*A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en l'accés al servei de la ITV, un cop definida una planificació territorial que realment augmenti l'oferta de servei suficientment, pot afavorir l'absorció de l'excés de demanda. Si la planificació territorial és insuficient mantindrà els problemes d'accés als serveis amb unes altres intensitat.

*A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en l'accés al servei de la ITV que implicarà una lenta ampliació de l'oferta, donades les obligacions derivades de la ponderació territorial. Això ha de permetre una progressiva absorció de l'excés de demanda existent en determinades zones. A més permetrà ajustar els preus dels seus serveis als costos reals de producció en funció de la localització, respectant no superar les tarifes màximes.

*2.4.3.3 L'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV.*

*Característiques de la variable en el context actual.*

La ubicació geogràfica de les estacions prové majoritàriament de la planificació territorial realitzada als inicis dels anys 80, amb l'ampliació que es va realitzar com a conseqüència de l'aprovació del model derivat de la Llei 12/2008 de seguretat industrial, que entre els anys 2012 i 2013 va incrementar en 6 estacions la xarxa existent fins aquell moment, de forma que actualment hi ha 50 estacions disponibles amb 122 línies d'inspecció. La distribució territorial de la xarxa, des de l'inici, va tenir l'objectiu de què hi hagués estacions d'ITV a totes les comarques. En aquests moments la majoria disposa, com a mínim, d'una estació d'ITV.

En aquests moments, d'acord amb el que estableix a l'apartat 4 de la Disposició Addicional Novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, se suspèn l'atorgament de noves autoritzacions de titulars d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles que preveuen els articles 26.1 i 37 de la Llei 12/2008 fins a l'entrada en vigor d'una llei que reguli el nou marc jurídic del servei d'interès general de la

inspecció tècnica de vehicles. En conseqüència, mentre no s'aprovi aquest nou marc jurídic del servei, no pot haver modificació de la xarxa existent.

#### A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

En aquest cas es mantindria l'actual xarxa d'estacions. Aquesta xarxa cobreix bastant el territori (només 5 comarques no disposen d'estació d'ITV, i són comarques amb poca població) i, quan s'aconsegueix cita per accedir al servei, els desplaçaments dels usuaris a l'estació més propera no són excessivament llargs.

#### A.2 Alternativa reguladora: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en l'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV que, d'acord amb las dimensions del territori i la heterogeneïtat de la seva distribució poblacional (i en conseqüència del seu parc de vehicles), fa existeixi una tendència a la deslocalització d'estacions de zones amb poca densitat de població cap a les zones més densament poblades, amb l'únic incentiu per mantenir-se o obrir estacions en les primeres zones, del reequilibri econòmic mitjançant l'elevació de preus.

#### A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial).

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en l'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV que, mantindrà la cobertura territorial existent, i quan es determini la nova planificació territorial, si aquesta preveu ampliació de la xarxa, permetrà un increment de la cobertura.

#### A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en l'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV que, a curt termini suposarà un creixement sostingut de la xarxa tant a les zones més densament poblades com a les zones menys poblades, amb especial rellevància a les comarques que actualment no disposen d'estació d'ITV.

#### 2.4.3.4 El control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració.

##### Característiques de la variable en el context actual.

D'acord amb la Directiva 2014/45/UE, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles a motor i dels seus remolcs, s'estableix que la inspecció tècnica dels vehicles és una activitat sobirana que necessàriament han de realitzar els estats o els organismes públics o privats sota la seva supervisió. Donat que a Catalunya la prestació del servei és realitzada per entitats privades en règim d'autorització administrativa, la Generalitat de Catalunya, com a autoritat competent en la supervisió d'aquesta activitat sobirana en el territori de Catalunya, exerceix el control i supervisió de l'activitat desenvolupada pels operadors autoritzats. Aquest control i supervisió implica:

- Vetllar per el manteniment de les condicions d'autorització i els requisits per poder desenvolupar l'activitat.

- Vetllar per la correcta aplicació de les normes tècniques d'inspecció en els vehicles inspeccionats, així com la correcta aplicació dels criteris de resolució dels tràmits administratius que es resolen a les estacions d'ITV.
- Vetllar pel compliment de les condicions de prestació del servei als usuaris definides per la Generalitat de Catalunya.
- Resoldre els dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Impulsar els canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV.

#### A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

Aquesta alternativa implica que seguiran operant les 5 entitats que actualment disposen d'autorització administrativa. El nombre actual d'operadors és petit, i donat que està congelada l'ampliació de la xarxa d'estacions implica que l'activitat de control i supervisió actual de l'Administració es circumscriu a:

- Supervisió del compliment de les condicions específiques de desenvolupament de l'activitat.
- Supervisió de la correcta aplicació dels protocols d'inspecció.
- Resolució de dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Implementació dels canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV.

#### A.2 Alternativa reguladora: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en el control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració que suposarà previsiblement un augment dels operadors i estacions existents en el mercat. Això en l'activitat de control i supervisió implicarà:

- Supervisió del compliment de les condicions específiques de desenvolupament de l'activitat. (Augmentat respecte el cas de no fer res per l'increment d'operadors i la previsible obertura i tancament d'estacions)
- Supervisió de la correcta aplicació dels protocols d'inspecció. (Augmentat respecte el cas de no fer res per l'increment d'operadors i d'estacions)
- Resolució de dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Implementació dels canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV. (S'incrementarà l'esforç necessari per la coordinació per part de l'Administració)

#### A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial).

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en el control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració que pot suposar un lleuger augment dels operadors existents en el mercat. Això en l'activitat de control i supervisió implicarà, pocs canvis respecte l'alternativa de no fer res de nou:

- Supervisió del compliment de les condicions específiques de desenvolupament de l'activitat.
- Supervisió de la correcta aplicació dels protocols d'inspecció.

- Resolució de dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Implementació dels canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV.

*A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en el control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració que suposarà previsiblement un augment dels operadors i estacions existents en el mercat. Això en l'activitat de control i supervisió implicarà:

- Supervisió del compliment de les condicions específiques de desenvolupament de l'activitat. (Augmentat respecte el cas de no fer res per l'increment d'operadors i la previsible obertura i tancament d'estacions)
- Supervisió de la correcta aplicació dels protocols d'inspecció. (Augmentat respecte el cas de no fer res per l'increment d'operadors i d'estacions)
- Resolució de dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Implementació dels canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV. (S'incrementarà l'esforç necessari per la coordinació per part de l'Administració)

*2.4.3.5 La sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV.*

*Característiques de la variable en el context actual.*

Actualment, en el desenvolupament de l'activitat del servei d'ITV les mesures de sostenibilitat ambiental i eficiència energètica que s'han implementat són les derivades de les obligacions legals existents, en relació a aspectes de reciclatge de residus i contaminació atmosfèrica i sonora.

*A.1 Alternativa reguladora: No fer res.*

Aquesta alternativa implica mantenir la política actual d'adaptació del servei d'ITV les obligacions legals que s'estableixin de forma genèrica tant en l'aspecte de la sostenibilitat ambiental com de l'eficiència energètica.

*A.2 Alternativa reguladora: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en la sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV que pot suposar que un increment dels requeriment mediambientals i d'eficiència energètica afecti a la rendibilitat econòmica dels establiments i això suposi tancament d'estacions i/o increment de preus dels serveis.

*A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en la sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV, que implicarà que donada la capacitat d'establir condicions específiques per la prestació del servei als operadors, l'Administració pot

implementar mesures addicionals a les establertes genèricament per la resta de la societat i sectors productius. En aquest cas, tenint en compte les característiques del model, no afectarà a la cobertura del servei, però la implantació d'aquestes millores suposarà inversions que poden afectar la rendibilitat econòmica, i donada l'existència de tarifes màximes a aplicar a tota la xarxa de les pròpies entitats, pot afectar a la qualitat i rigor de l'activitat inspectora.

*A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en la sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV, que implicarà que donada la capacitat d'establir condicions específiques per la prestació del servei als operadors, l'Administració pot implementar mesures addicionals a les establertes genèricament per la resta de la societat i sectors productius. En aquest cas, tenint en compte les característiques del model, permetrà adaptar i modular la xarxa, si fos necessari i adaptar els preus, dins els marges que estableix la tarifa màxima, per equilibrar la rendibilitat econòmica quan s'escaigui. Tot i així pot tenir afectació aquesta situació en la qualitat i rigor de l'activitat inspectora, però presumiblement d'una forma més esmorteïda a l'efecte del cas anterior.

*2.4.3.6 La qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV.*

*Característiques de la variable en el context actual.*

La competència i qualitat tècnica de les actuacions realitzades pels operadors en les estacions d'ITV de Catalunya, així com l'homogeneïtat dels criteris d'inspecció ve determinada per la normativa i protocols d'inspecció i fiscalitzada per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya i l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC).

Els operadors de la inspecció requereixen disposar d'acreditació de competència tècnica emesa per ENAC, que avalua que els operadors disposen dels coneixements i de procediments adients per realitzar l'activitat inspectora, fonamentats en el compliment de les normes de qualitat de la previstes legalment. Aquesta activitat d'avaluació es fa de forma periòdica per part d'auditors especialitzats. A banda, la Generalitat de Catalunya estableix condicions pròpies de la prestació del servei i vetlla per la correcta aplicació dels procediments i disposicions tècniques i de prestació de servei.

*A.1 Alternativa reguladora: No fer res.*

En aquest cas es previsible un manteniment de la competència i qualitat tècnica de les actuacions que es realitzen a les estacions d'ITV. La manca d'una forta competència entre els operadors per captar a clients, permet menys pressió a l'hora de ser rigorosos en l'aplicació dels protocols d'inspecció, donat que no hi ha molt perill de pèrdua del client.

*A.2 Alternativa reguladora: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en la qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV que pot ser molt rellevant. En aquest context, la competència pel client fa que els llindars de rigor en l'aplicació dels criteris es relaxi, sempre que no existeixi una actuació vigilant i, si s'escau, correctora per part de l'Administració supervisora.

*A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en la qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV que pot ser similar a l'alternativa de no fer res, en el cas de què l'ampliació/modificació de la xarxa no afegeixi factors importants de competència entre operadors. En cas contrari, de forma general o local, pot derivar en problemes similars als indicats al cas de l'accés lliure a l'activitat, però previsiblement amb menor intensitat.

*A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).*

La combinació dels factors per aquesta alternativa tenen un impacte en la qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV similar a l'alternativa de no fer res, però amb impactes de menor intensitat.

2.4.4 Indicadors i horitzó temporal per l'anàlisi econòmic, social i ambiental.

En base a l'anterior s'identifiquen com a indicadors per fer l'anàlisi econòmic, social i ambiental de les alternatives proposades pel desenvolupament d'aquest servei:

- I.1. *El valor mig de les tarifes aplicades pels serveis.* Aquest indicador avalua el cost econòmic global que implica la diferència entre el valor de la tarifa aplicada pels operadors i la tarifa màxima estipulada reglamentàriament.
- I.2. *El temps mig d'espera des de que es sol·licita cita i la prestació del servei.* Aquest indicador avalua el cost econòmic-social que implica la demora en el temps d'espera entre el valor mínim esperable de temps mig d'espera en totes les alternatives, respecte dels temps mitjos d'espera previsibles en cada alternativa en cada moment de l'evolució dels escenaris.
- I.3. *La distància mitja per accedir a l'estació més propera.* Aquest indicador avalua els cost econòmic-social-ambiental del desplaçament dels usuaris a l'estació més propera (com a patró d'elecció de centre d'inspecció prioritari), referenciat en base a la diferència respecte la distància mitja més baixa de totes les alternatives.
- I.4. *La distància màxima per accedir a l'estació més propera* Aquest indicador avalua el cost econòmic-social-ambiental de la deslocalització d'estacions d'ITV en zones amb un par de vehicles que fa poc rendible l'explotació del servei (un 25% del parc de vehicles es pot veure afectat per aquesta deslocalització)
- I.5. *La distància mitja per accedir a l'estació de la competència més propera.* Aquest indicador avalua els costos econòmics-ambientals del factor de competència entre els prestadors del servei.
- I.6. *El percentatge d'absentisme.* Aquest indicador avalua l'impacte econòmic-social-ambiental de l'absentisme, estimat en la meitat de la tarifa màxima per cada inspecció que no es realitza.
- I.7. *El nivell de inspeccions desfavorables.* Aquest indicador avalua l'impacte econòmic-social-ambiental de la detecció de defectes en els vehicles, estimat en la tercera part de la tarifa màxima per cada inspecció que es detecta com a desfavorable.

D'altra banda, per l'horitzó temporal d'anàlisi cal considerar que en aquelles alternatives que impliquen un canvi de model respecte el model actual, els impactes en els diferents indicadors

evolucionaran de forma diferent fins que els esmentats models s'estabilitzin. Aquesta estabilització és pot estimar en un horitzó màxim de 10 anys.

A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

El més rellevant d'aquesta alternativa és que la situació evolucionarà tensionant de forma sostinguda el sistema, (la demanda continuarà augmentant lentament respecte una oferta estancada).

A.2 Alternativa reguladora: Deroqació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).

En aquesta alternativa la situació es preveu que evolucioni:

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Obertura de noves estacions a les zones més densament poblades, augmentant l'oferta de servei en aquestes zones.
- Fort augment generalitzat de les tarifes fins que en sigui efectiu un mercat competitiu en les zones més densament poblades.

Entre el 3er i 5è any:

- Disminució de tarifes en les zones amb més competència entre operadors.
- Tancament de les estacions menys rendibles en les zones poc poblades, reduint l'oferta de servei en aquestes zones.

Entre el 6è i 10è any:

- Estabilització general de la xarxa d'estacions i estabilització de tarifes, amb fortes diferències entre les zones més densament poblades respecte de les molt poc poblades.

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial).

Aquesta alternativa dependrà del grau d'ampliació de la xarxa. Comptant una lleugera ampliació concentrada especialment en les zones més densament poblades, la situació evolucionarà de rebaixant lleugerament la pressió sobre el sistema però amb un demanda que continuarà augmentant i que reproduirà la situació de l'alternativa de no fer res, però amb un decalatge temporal.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).

En aquesta alternativa la situació es preveu que evolucioni:

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Obertura de noves estacions a les zones més densament poblades i paral·lelament a les menys poblades, incrementant lentament l'oferta a tot el territori.
- Manteniment de la pressió de l'oferta i la demanda.
- Manteniment de les tarifes a la banda alta (tarifa màxima)

A partir del 3er any:

- Disminució sostinguda i estabilització generalitzada de tarifes per l'augment generalitzat de la competència.

Entre el 6è i 10è any:

- Estabilització general de la xarxa d'estacions i estabilització de tarifes, amb lleugeres diferències entre les zones més densament poblades respecte de les molt poc poblades.

#### 2.4.5 Evolució dels indicadors de l'anàlisi econòmic, social i ambiental en horitzó temporal.

##### Escenari dels 2 primers anys:

|     | A.1                                      | A.2                                     | A.3                                      | A.4                                                                        |
|-----|------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| I.1 | Tarifa màx 45€<br>Tarifa de la insp: 45€ | No tarifa màx<br>Tarifa de la insp: 75€ | Tarifa màx 45€<br>Tarifa de la insp: 45€ | Tarifa màx 45€<br>Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parc) - 45€ (25% parc) |
| I.2 | Temps mig espera 30 dies                 | Temps mig espera 20 dies                | Temps mig espera 25 dies                 | Temps mig espera 20 dies                                                   |
| I.3 | Distància mitja 15 km                    | Distància mitja 15 km                   | Distància mitja 15 km                    | Distància mitja 12 km                                                      |
| I.4 | Distància màx 20 km                      | Distància màx 25 km                     | Distància màx 20 km                      | Distància màx 18 km                                                        |
| I.5 | Distància comp 20 km                     | Distància comp 20 km                    | Distància comp 20 km                     | Distància comp 15 km                                                       |
| I.6 | Absentisme 18%                           | Absentisme 18%                          | Absentisme 16%                           | Absentisme 10%                                                             |
| I.7 | Insp desfav 21%                          | Insp desfav 15%                         | Insp desfav 21%                          | Insp desfav 21%                                                            |

A.1: No fer res

A.2: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat)

A.3: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial)

A.4: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial)

##### Escenari entre el 3er i 5è any:

|     | A.1                                      | A.2                                                                       | A.3                                      | A.4                                                                        |
|-----|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| I.1 | Tarifa màx 45€<br>Tarifa de la insp: 45€ | No tarifa màx<br>Tarifa de la insp: entre 22€ (75% parc) - 75€ (25% parc) | Tarifa màx 45€<br>Tarifa de la insp: 45€ | Tarifa màx 45€<br>Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parc) - 45€ (25% parc) |
| I.2 | Temps mig espera 35 dies                 | Temps mig espera 13 dies                                                  | Temps mig espera 20 dies                 | Temps mig espera 7 dies                                                    |
| I.3 | Distància mitja 15 km                    | Distància mitja 35 km                                                     | Distància mitja 12 km                    | Distància mitja 10 km                                                      |
| I.4 | Distància màx 20 km                      | Distància màx 65 km                                                       | Distància màx 18 km                      | Distància màx 20 km                                                        |
| I.5 | Distància comp 20 km                     | Distància comp 42 km                                                      | Distància comp 13 km                     | Distància comp 15 km                                                       |
| I.6 | Absentisme 20%                           | Absentisme 13%                                                            | Absentisme 16%                           | Absentisme 8%                                                              |
| I.7 | Insp desfav 21%                          | Insp desfav 10%                                                           | Insp desfav 21%                          | Insp desfav 21%                                                            |

A.1: No fer res

A.2: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat)

A.3: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial)

A.4: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial)

Escenari entre el 6è i 10è any:

|     | A.1                                      | A.2                                                                       | A.3                                      | A.4                                                                        |
|-----|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| I.1 | Tarifa màx 45€<br>Tarifa de la insp: 45€ | No tarifa màx<br>Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parc) - 70€ (25% parc) | Tarifa màx 45€<br>Tarifa de la insp: 45€ | Tarifa màx 45€<br>Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parc) - 45€ (25% parc) |
| I.2 | Temps mig espera 40 dies                 | Temps mig espera 5 dies                                                   | Temps mig espera 22 dies                 | Temps mig espera 7 dies                                                    |
| I.3 | Distància mitja 15 km                    | Distància mitja 35 km                                                     | Distància mitja 12 km                    | Distància mitja 10 km                                                      |
| I.4 | Distància màx 20 km                      | Distància màx 65 km                                                       | Distància màx 18 km                      | Distància màx 20 km                                                        |
| I.5 | Distància comp 20 km                     | Distància comp 42 km                                                      | Distància comp 13 km                     | Distància comp 12 km                                                       |
| I.6 | Absentisme 22%                           | Absentisme 13%                                                            | Absentisme 16%                           | Absentisme 8%                                                              |
| I.7 | Insp desfav 21%                          | Insp desfav 10%                                                           | Insp desfav 21%                          | Insp desfav 21%                                                            |

A.1: No fer res

A.2: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat)

A.3: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial)

A.4: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial)

2.4.6 Costos i beneficis dels l'impactes econòmic, social i ambiental.

L'assignació monetària (€) de les unitats del diferents indicadors que impacten econòmica, social i ambientalment és:

|     | Indicador                                                                     | Unitat de mesura | Equivalent monetari (€)                                              | Benefici/Cost |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------|---------------|
| I.1 | El valor mig de les tarifes aplicades pels serveis                            | €                | (num insp total x (val tar màx - val mig tarifa ponderada)/2         | Benefici      |
| I.2 | El temps mig d'espera des de que es sol·licita cita i la prestació del servei | Dia              | (6 € x (temps mig espera – temps mig espera mínim) x num insp total) | Cost          |
| I.3 | La distància mitja per accedir a l'estació més propera.                       | Km               | (0,35 € x (dist mitja – dist mitja mínima) x num insp total)         | Cost          |
| I.4 | La distància màxima per accedir a l'estació més propera                       | Km               | (0,35 € x dist màx x num insp total)                                 | Cost          |
| I.5 | La distància mitja per accedir a l'estació de la competència més propera.     | Km               | (0,35 € x dist comp x num insp total)                                | Benefici      |
| I.6 | El percentatge d'absentisme.                                                  | %                | (% abs x num insp total x val mig tarifa/2)                          | Cost          |
| I.7 | El nivell de inspeccions desfavorables                                        | %                | (num insp total x val mig tarifa/2 x % nivell insp desf)             | Benefici      |

Els volum d'inspeccions es considera:

- Els 2 primers anys 3.000.000 milions/anuals.
- Entre el 3er i 5è any 3.100.000 milions/anuals.
- Entre el 6è i 10è any 3.250.000 milions/anuals.

Escenari dels 2 primers anys:

|     | A.1                  | A.2                 | A.3                  | A.4                 |
|-----|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| I.1 | 0 €                  | 60.000.000 €        | 0 €                  | 22.500.000 €        |
| I.2 | 75.000.000 €         | 45.000.000 €        | 60.000.000 €         | 45.000.000 €        |
| I.3 | 6.000.000 €          | 6.000.000 €         | 6.000.000 €          | 2.400.000 €         |
| I.4 | 3.000.000 €          | 4.500.000 €         | 3.000.000 €          | 2.400.000 €         |
| I.5 | 12.000.000 €         | 18.000.000 €        | 12.000.000 €         | 6.000.000 €         |
| I.6 | 24.300.000 €         | 24.300.000 €        | 21.600.000 €         | 13.500.000 €        |
| I.7 | 28.350.000 €         | 20.250.000 €        | 28.350.000 €         | 28.350.000 €        |
|     | <b>-67.950.000 €</b> | <b>18.450.000 €</b> | <b>-50.250.000 €</b> | <b>-6.450.000 €</b> |

Escenari entre el 3er i 5è any:

|     | A.1                  | A.2                 | A.3                  | A.4                 |
|-----|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| I.1 | 0 €                  | 76.725.000 €        | 0 €                  | 34.875.000 €        |
| I.2 | 139.500.000 €        | 37.200.000 €        | 79.050.000 €         | 9.300.000 €         |
| I.3 | 6.000.000 €          | 30.000.000 €        | 2.400.000 €          | 0 €                 |
| I.4 | 3.000.000 €          | 16.500.000 €        | 2.400.000 €          | 3.000.000 €         |
| I.5 | 12.000.000 €         | 38.400.000 €        | 3.600.000 €          | 6.000.000 €         |
| I.6 | 41.850.000 €         | 27.202.500 €        | 33.480.000 €         | 16.740.000 €        |
| I.7 | 87.885.000 €         | 41.850.000 €        | 87.885.000 €         | 87.885.000 €        |
|     | <b>-90.465.000 €</b> | <b>46.072.500 €</b> | <b>-25.845.000 €</b> | <b>99.720.000 €</b> |

Escenari entre el 6è i 10è any:

|     | A.1                   | A.2                 | A.3                   | A.4                 |
|-----|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| I.1 | 0 €                   | 75.833.333 €        | 0 €                   | 48.750.000 €        |
| I.2 | 227.500.000 €         | 0 €                 | 130.000.000 €         | 13.000.000 €        |
| I.3 | 6.000.000 €           | 30.000.000 €        | 2.400.000 €           | 0 €                 |
| I.4 | 3.000.000 €           | 16.500.000 €        | 2.400.000 €           | 3.000.000 €         |
| I.5 | 12.000.000 €          | 38.400.000 €        | 3.600.000 €           | 2.400.000 €         |
| I.6 | 64.350.000 €          | 38.025.000 €        | 46.800.000 €          | 23.400.000 €        |
| I.7 | 61.425.000 €          | 29.250.000 €        | 61.425.000 €          | 61.425.000 €        |
|     | <b>-227.425.000 €</b> | <b>58.958.333 €</b> | <b>-116.575.000 €</b> | <b>73.175.000 €</b> |

2.4.7 Resum comparatiu d'impacte econòmic, social i ambiental.

Alternatives:

- A.1: No fer res
- A.2: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat)
- A.3: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial)
- A.4: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial)

|            | <b>A.1</b>            | <b>A.2</b>           | <b>A.3</b>            | <b>A.4</b>           |
|------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| <b>I.1</b> | 0 €                   | 212.558.333 €        | 0 €                   | 106.125.000 €        |
| <b>I.2</b> | 442.000.000 €         | 82.200.000 €         | 269.050.000 €         | 67.300.000 €         |
| <b>I.3</b> | 18.000.000 €          | 66.000.000 €         | 10.800.000 €          | 2.400.000 €          |
| <b>I.4</b> | 9.000.000 €           | 37.500.000 €         | 7.800.000 €           | 8.400.000 €          |
| <b>I.5</b> | 36.000.000 €          | 94.800.000 €         | 19.200.000 €          | 14.400.000 €         |
| <b>I.6</b> | 130.500.000 €         | 89.527.500 €         | 101.880.000 €         | 53.640.000 €         |
| <b>I.7</b> | 177.660.000 €         | 91.350.000 €         | 177.660.000 €         | 177.660.000 €        |
|            | <b>-385.840.000 €</b> | <b>123.480.833 €</b> | <b>-192.670.000 €</b> | <b>166.445.000 €</b> |

En conseqüència s'arriba a la conclusió que l'alternativa de l'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial, és l'alternativa que suposa un major benefici econòmic, social i ambiental en l'horitzó temporal analitzat.

### 3. Comparació de les opcions considerades.

La comparativa de les alternatives considerades en l'horitzó temporal de 10 anys per cada àmbit estudiat (pressupostari, normatiu, de gènere i econòmic-social-ambiental) permet visualitzar les fortaleeses i febleses de cada alternativa.

Alternatives:

- A.1: No fer res
  - A.1.1: Sense impugnació.
  - A.1.2: Impugnació amb sanció econòmica.
- A.2: Derogació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat)
  - A.2.1. No reclamació patrimonial.
  - A.2.2. Reclamació patrimonial.
- A.3: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial)
  - A.3.1. No reclamació patrimonial.
  - A.3.2. Reclamació patrimonial.
- A.4: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial)
  - A.4.1. No reclamació patrimonial.
  - A.4.2. Reclamació patrimonial.

|       | <i>Impacte pressupostari</i> |               | <i>Impacte normatiu (càrregues administratives)</i> | <i>Impacte gènere</i> | <i>Impacte econòmic, social i ambiental (costos econòmics)</i> |
|-------|------------------------------|---------------|-----------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------|
| A.1.1 | 0 €                          | 0 €           | 0 €                                                 | No hi ha              | -385.840.000 €                                                 |
| A.1.2 | 0 €                          | -3.000.000 €  | 0 €                                                 | No hi ha              | -385.840.000 €                                                 |
| A.2.1 | 0 €                          | -1.380.000 €  | -1.979.965 €                                        | No hi ha              | 123.480.833 €                                                  |
| A.2.2 | 0 €                          | -11.380.000 € | -1.979.965 €                                        | No hi ha              | 123.480.833 €                                                  |
| A.3.1 | 57.000 €                     | -790.000 €    | -833.213 €                                          | No hi ha              | -192.670.000 €                                                 |
| A.3.2 | 57.000 €                     | -1.290.000 €  | -833.213 €                                          | No hi ha              | -192.670.000 €                                                 |
| A.4.1 | 140.600 €                    | -1.380.000 €  | -588.978 €                                          | No hi ha              | 166.445.000 €                                                  |
| A.4.2 | 140.600 €                    | -3.880.000 €  | -588.978 €                                          | No hi ha              | 166.445.000 €                                                  |

#### A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

Aquesta alternativa pot tenir greus conseqüències pressupostàries en el cas de què es materialitzi una sanció econòmica per no executar les sentències judicials. D'altra banda, els impactes econòmics, socials i ambientals són molt rellevants, i l'impacte normatiu és nul.

Cal tenir present que una eventual sanció per l'incompliment vindria acompanyada de l'obligació de reformar el marc legislatiu existent, i en conseqüència comportaria, com a mínim, els impactes identificats a l'alternativa que s'escollís en el seu moment.

A.2 Alternativa reguladora: Deroqació de la legislació existent. (Accés lliure a l'activitat).

Aquesta alternativa pot tenir unes importants conseqüències pressupostàries, especialment en cas de què siguin acceptades les eventuais compensacions per reclamacions patrimonials pel lucre cessant. L'alternativa té un important impacte normatiu, donat que genera importants càrregues administratives, si bé aquesta alternativa és la que, des del punt de vista de l'impacte econòmic-social i ambiental és una de les alternatives més rendibles.

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció. (Accés restringit a l'activitat amb planificació territorial).

Aquesta alternativa té un impacte pressupostari i normatiu moderat, però en contrapartida l'impacte econòmic-social i ambiental és negatiu i bastant rellevant.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de condicions específiques de prestació i de condicions per garantir la suficient cobertura territorial. (Accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).

Aquesta alternativa té uns impactes pressupostaris i normatius moderats, de forma similar a l'alternativa de la planificació territorial, però en contrapartida té un impacte positiu molt important des del punt de vista econòmic-social-ambiental.

En conclusió, **s'opta per l'alternativa reguladora** d'un marc legal que determini les condicions específiques de prestació i les condicions per garantir la suficient cobertura territorial: Alternativa **A.4**.

#### 4. Implementació, seguiment i avaluació de la norma.

La implementació, el seguiment i l'avaluació de la norma correspondrà a la Subdirecció General de Seguretat Industrial de la Direcció General d'Indústria.

Les tasques associades a la implantació de la llei són:

|      | <b>Tasca</b>                                                                                                                                 | <b>Criteris d'implantació</b>                                     |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| TI.1 | Avaluar i emetre resolucions d'autorització administrativa de les estacions que continuen la prestació del servei d'ITV.                     | 6 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.                     |
| TI.2 | Avaluar adequació als requisits i obligacions per la prestació de servei d'ITV de les estacions que continuen la prestació del servei d'ITV. | 3 mesos, un cop passi 1 any des de l'entrada en vigor de la llei. |
| TI.3 | Definir el sistema de publicació del Rati de cobertura del servei d'ITV.                                                                     | 2 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.                     |
| TI.4 | Convocar i resoldre concurs d'adjudicació de concessió de zones de prestació de servei ITV mòbil                                             | 6 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.                     |
| TI.5 | Definir el Quadre d'Indicadors del servei d'ITV                                                                                              | 6 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.                     |
| TI.6 | Definir el contingut informatiu del servei d'ITV de la web del Departament competent en matèria de seguretat industrial                      | 2 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.                     |
| TI.7 | Definir i implementar el sistema de mesura del grau de satisfacció del servei d'ITV                                                          | 10 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.                    |
| TI.8 | Definir i implementar els tràmits de comunicacions dels operadors de la ITV derivats de la llei                                              | 4 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.                     |

Les tasques associades al seguiment de la llei són:

|      | <b>Tasca</b>                                                                         | <b>Criteris de seguiment</b>                                                                                                                           |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TS.1 | Actualitzar el Rati de cobertura del servei d'ITV                                    | Després de cada resolució d'autorització i cada cop que hagi actualització de les dades oficials de vehicles censats a Catalunya per part de l'IDESCAT |
| TS.2 | Comprovar les condicions d'inici de l'activitat de les estacions d'ITV autoritzades. | Cada cop que es comuniqui inici d'activitat de les estacions                                                                                           |
| TS.3 | Definir el Pla anual d'inspecció de condicions de prestació del servei d'ITV.        | Anualment, entre Octubre i Desembre                                                                                                                    |
| TS.4 | Definir el Pla anual de supervisió tècnica de l'activitat dels operadors de la ITV.  | Anualment, entre Octubre i Desembre                                                                                                                    |

|      |                                                                                                                                       |                                                           |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| TS.5 | Implementar les actuacions del Pla anual d'inspecció de condicions de prestació del servei d'ITV.                                     | Entre Gener i Desembre                                    |
| TS.6 | Implementar les actuacions del Pla anual de supervisió tècnica de l'activitat dels operadors de la ITV.                               | Entre Gener i Desembre                                    |
| TS.7 | Actualitzar i revisar el contingut informatiu del servei d'ITV de la web del Departament competent en matèria de seguretat industrial | Cada cop que hi hagi novetats i anualment el mes de gener |
| TS.8 | Definir els objectius del sistema de mesura del grau de satisfacció del servei d'ITV                                                  | Anualment, entre Octubre i Desembre                       |

Les tasques associades a l'avaluació de la llei són:

|      | <b>Tasca</b>                                                                                                                         | <b>Criteris de seguiment</b>  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| TA.1 | Avaluar el grau de compliment dels objectius definits en el Pla anual d'inspecció de condicions de prestació del servei d'ITV        | Anualment, entre Març i Abril |
| TA.2 | Avaluar el grau de compliment dels objectius definits en el Pla anual de supervisió tècnica de l'activitat dels operadors de la ITV. | Anualment, entre Març i Abril |
| TA.3 | Avaluar els resultats del sistema del grau de satisfacció del servei d'ITV                                                           | Anualment, entre Març i Abril |

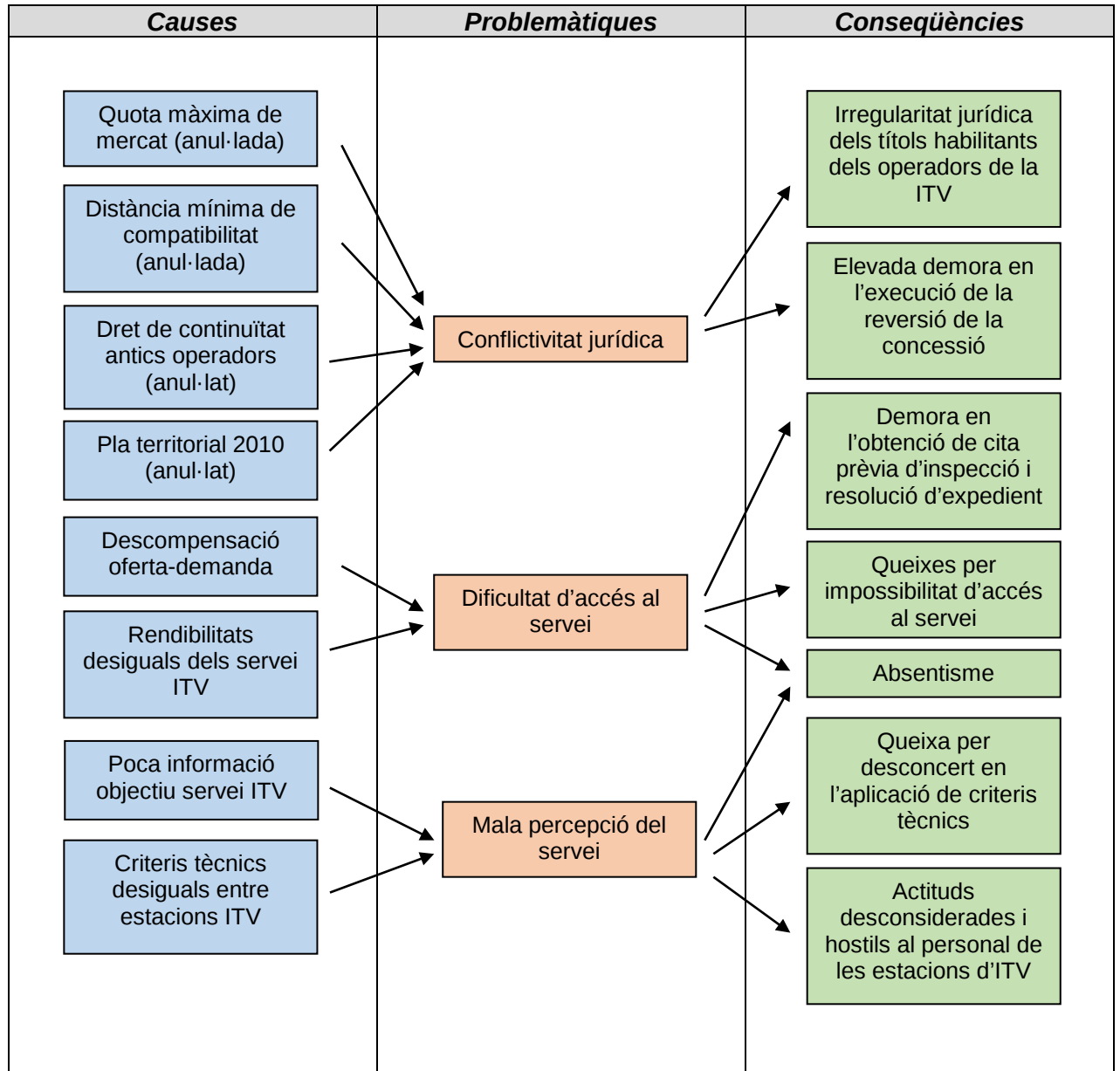
## 5. Anexos.

### 5.a. Test de PIMES.

| Dades de la iniciativa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                           |                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------|
| Títol: "Avantprojecte de llei que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles".                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                           |                                |
| Identificació de la població d'empreses afectades                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                           |                                |
| <p>1. Estimació del nombre d'empreses del sector afectat i del seu volum de negoci, diferenciades segons la seva dimensió:</p> <p>Microempreses: <i>Escribiu aquí el nombre empreses</i> – <i>Escribiu la xifra volum €</i><br/>         Petites: <i>Escribiu aquí el nombre empreses</i> – <i>Escribiu la xifra volum €</i><br/>         Mitjanes: <i>Escribiu aquí el nombre empreses</i> – <i>Escribiu la xifra volum €</i><br/>         Grans: 20 empreses – 100.000.000€</p> <p>2. Estimació del nombre de treballadors ocupats a les pimes del sector: <i>Escribiu aquí el nombre treballadors.</i></p> <p><b>Observacions:</b></p> |                                           |                                |
| Consulta al sector afectat                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                           |                                |
| 3. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Sí<br><input checked="" type="checkbox"/> | No<br><input type="checkbox"/> |
| 4. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Sí<br><input checked="" type="checkbox"/> | No<br><input type="checkbox"/> |
| <p><b>Observacions:</b></p> <p>S'ha consultat al sector que està format exclusivament per empreses grans (punt 1)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                           |                                |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                           |                                |
| 5. S'ha quantificat les càrregues administratives que es deriven del compliment de les mesures proposades?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Sí<br><input checked="" type="checkbox"/> | No<br><input type="checkbox"/> |
| 6. S'ha quantificat els costos financers o els costos substantius més rellevants de la proposta normativa?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Sí<br><input checked="" type="checkbox"/> | No<br><input type="checkbox"/> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                     |                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 7. Es garanteix que els costos que es generen per a les pimes no impliquen desavantatges competitiu en relació amb les empreses de major dimensió?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| 8. Es garanteix que les pimes poden operar en condicions de lliure competència en el mercat?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>Observacions:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                     |                                     |
| <b>Valoració de mesures específiques per a les pimes</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                     |                                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>Sí</b>                           | <b>No</b>                           |
| 9. S'ha avaluat alguna opció que simplifiqui o flexibilitzi el compliment de la regulació per a les empreses més petites i, alhora, permeti assolir els objectius públics perseguits?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| <p>Alguns exemples són:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Exempcions temporals o períodes transitoris més llargs.</li> <li>b. Exempcions totals o parcials.</li> <li>c. Reduccions o bonificacions de quotes i ajudes financeres directes.</li> <li>d. Simplificació d'obligacions d'informació.</li> <li>e. Campanyes informatives, guies d'usuari, formació específica, atenció a l'usuari o altres mesures per millorar l'accés a la informació.</li> <li>f. Altres mesures que beneficiïn especialment les pimes.</li> </ul> |                                     |                                     |
| 10. S'ha adoptat alguna d'aquestes opcions de regulació més flexibles per a les pimes a la proposta normativa?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 11. S'ha redactat la proposta normativa en un llenguatge senzill i comprensible per a una persona sense formació específica en dret?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| 12. Es contribueix a simplificar el marc regulador del sector per tal de fer-lo més accessible?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>Observacions:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                     |                                     |

### 5.b. Arbre del problema.



El director general d'Indústria