EUROPEAN COMMISSION
Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Notifikationsnummer : 2026/0409/ES (Spain)

Lovforslag om regulering af teknisk kontrol af køretøjer (ITV) i Catalonien

Modtagelsesdato : 30/07/2026
Afslutning af status quo-periode : 03/11/2026

Message

Meddelelse 001

Kommissionens meddelelse - TRIS/(2026) 2071

Direktiv (EU) 2015/1535

Notifikation: 2026/0409/ES

Notifikation af et udkast fra en medlemsstat

Notification – Notification – Notifzierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificación – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéseket - Non fa decorrere la mora - Atidėjimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħx il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20262071.DA

1. MSG 001 IND 2026 0409 ES DA 30-07-2026 ES NOTIF

2. Spain

3A. Ministerio de Asuntos Exteriores, UE y Cooperación
DG Coordinación del Mercado Interior y Otras Políticas Comunitarias
SG Asuntos Industriales, Energéticos, de Transportes y Comunicaciones, y de Medio Ambiente
d83-189@maec.es

3B. Generalidad de Cataluña
Departamento de Empresa y Trabajo
Dirección General de Industria
Subdirección General de Seguridad Industrial

4. 2026/0409/ES - T40T - By- og vejtransport

5. Lovforslag om regulering af teknisk kontrol af køretøjer (ITV) i Catalonien

6. Teknisk kontrol af køretøjer (ITV) i Catalonien. ITV-ordningen er en del af et tiltag, der har til formål at sikre, at køretøjer er i god stand, mens de er i brug, både ud fra et sikkerheds- og miljømæssigt perspektiv.

7.

8. Lovforslaget regulerer tjenester i forbindelse med teknisk kontrol af køretøjer i Catalonien. Hovedpunkter:
- indfører en administrativ tilladelsesordning inden for et åbent marked: enhver kontroloperatør, der opfylder kravene for at udøve aktiviteten, skal have tilladelse
- fastsætter de krav og forpligtelser, der skal opfyldes af faste og mobile kontrolsteder, hvor denne tjeneste ydes
- lægger særlig vægt på følgende målsætninger:
* at sikre operatørernes tekniske kompetence gennem ENAC-akkreditering (det spanske nationale akkrediteringsorgan)
* at sikre kontrollens kvalitet
* at sikre kontrolstedernes miljømæssige bæredygtighed
* at sikre tjenesten i hele området
* at sikre tjenesten for alle typer erhvervskøretøjer
- indfører en ordning med maksimale gebyrer at ingen kontrolsteder må overstige de maksimumssatser, der er fastsat af administrationen beskytter brugere af kontrolsteder i meget isolerede områder mod høje satser
- fastlægger procedurerne for tilladelse, suspension af tilladelse og tilbagekaldelse af tilladelse
- fastlægger administrationens kontrol og tilsyn.

9. Ordningen for levering af ITV-tjenesten i Catalonien er under udvikling. I 1982 blev det besluttet at outsource kontroltjenesten til private operatører i henhold til den retlige ordning med en administrativ koncession. Da koncessionerne ophørte med lov nr. 12/2008, blev koncessionsbegrebet erstattet af den administrative tilladelse inden for rammerne af en række restriktioner og begrænsninger. De blev appelleret til den øverste domstol for at være i strid med etableringsretten i artikel 49 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), og som følge af dens domme, der ophævede forskellige artikler, blev ordningen ikke gennemført. Den nuværende situation er præget af stagnation, da ordningen for levering af tjenesten ikke er defineret. Antallet af kontroller, der skal udføres, stiger hvert år og netværket af kontrolsteder kan ikke imødekomme efterspørgslen.

9a. Den notificerede foranstaltning er egnet til at opfylde målsætningerne af almen interesse, nemlig at sikre trafiksikkerheden og miljøbeskyttelsen, at opretholde kvaliteten og tilgængeligheden af kontroltjenester for køretøjer samt at skabe retssikkerhed for en sektor, der i øjeblikket er præget af lovgivningsmæssig ustabilitet.
Indgrebet er først og fremmest en reaktion på identificerede risici. Der hersker en situation med retlig usikkerhed som følge af, at domstolene har annulleret en række centrale elementer i de nuværende lovgivningsmæssige rammer, hvilket har gjort det nødvendigt at fortsætte med at levere tjenesten under en overgangsordning. Hertil kommer strukturelle problemer vedrørende adgangen til tjenesten. ITV-netværket i Catalonien har været stort set uændret i mere end et årti (50 faste kontrolsteder og 122 kontrollinjer), mens antallet af kontroller er steget med mere end 8 % siden 2014. Denne situation har medført lange ventetider, problemer med at få en tid og talrige klager fra brugerne og de berørte erhvervssektorer.
Derudover er der ofte manglende overholdelse af kravet om kontrol, som anslås til omkring 20 % af bilparken, og politiet afslører hver måned ca. 3 000 køretøjer, der kører uden et gyldigt ITV-certifikat. Disse tal understreger de reelle risici for trafiksikkerheden og for de miljømæssige mål, der er forbundet med teknisk kontrol af køretøjer.
Foranstaltningen bidrager direkte til at løse disse problemer gennem en åben tilladelsesmodel, der er forenelig med etableringsfriheden, men som ledsages af mekanismer til geografisk vægtning, der sikrer en effektiv dækning af tjenesten på hele området. Denne model gør det muligt gradvist at udvide udbuddet af tjenester dér, hvor efterspørgslen er størst, samtidig med at det forhindrer operatører i udelukkende at koncentrere sig om de mest rentable områder og sikrer, at områder, der er mindre attraktive ud fra et økonomisk synspunkt, ikke bliver forsømt.
I konsekvensanalysen sammenlignes forskellige lovgivningsmæssige alternativer, og det konkluderes, at den valgte model er den, der giver de bedste samlede resultater. Det forventes at medføre en betydelig reduktion af ventetiderne, forbedre den geografiske dækning, mindske antallet af tilfælde, hvor kontrolkravet ikke overholdes, øge brugernes

valgfrihed og opretholde høje tekniske kvalitetsstandarder. Alt dette uden at gentage de begrænsninger, der er blevet sat spørgsmålstegn ved i europæisk og national retspraksis.
Opfyldelsen af målene sker også på en sammenhængende og systematisk måde. Lovforslaget indeholder tekniske krav, der gælder for alle operatører, skærpet tilsyn fra myndighedernes side, obligatorisk akkreditering af kontrolsteder foretaget af ENAC, foranstaltninger til sikring af miljømæssig bæredygtighed samt betingelser, der skal sikre, at tjenesten er tilgængelig for alle. Reguleringen fastlægger således et omfattende sæt foranstaltninger, der har til formål samtidig at sikre kvaliteten af kontrollen, et tilstrækkeligt netværk af kontrolsteder, retssikkerhed for operatørerne samt beskyttelse af almenvellet med hensyn til trafiksikkerhed og miljø.
Der foreligger således en direkte, objektiv og tilstrækkeligt underbygget sammenhæng mellem de påpegede problemer, målsætningerne af almen interesse og de foranstaltninger, der er fastsat i lovforslaget.

9b. Foranstaltningen er nødvendig, fordi ingen af de mere moderate lovgivningsmæssige alternativer i tilstrækkelig grad ville opfylde mål sætningerne af almen interesse.
Projektet har en begrænset indvirkning på det indre marked. Den begrænser ikke markedsadgangen til et forudbestemt antal operatører og fastlægger heller ikke territoriale forbehold eller eksklusive rettigheder. Den indfører derimod en lovreguleret tilladelsesordning med åben adgang til aktiviteten for alle operatører, der opfylder de betingelser, der er fastsat i lovgivningen på stats- og EU-plan og i den autonome fællesskabslovgivning.
De gældende regler er ikke tilstrækkelige til at løse de konstaterede problemer. De lovgivningsmæssige rammer, der følger af lov nr. 12/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, er delvist blevet kendt ugyldige ved forskellige domstolsafgørelser, og den praktiske anvendelse heraf er gået i stå. Desuden sikrer den nugældende overgangsbestemmelse blot en midlertidig kontinuitet i tjenesten, men giver ikke en strukturel løsning eller den nødvendige retssikkerhed for operatørerne, brugerne og de offentlige myndigheder.
Under udarbejdelsen af lovforslaget blev der gennemført en analyse af flere alternativer. Hvis der ikke reguleres vil det medføre manglende retssikkerhed, begrænset tilgængelighed af tjenester og vanskeligheder med at få adgang til tjenesten. Alternativet med ubegrænset adgang uden territoriale betingelser ville gøre det muligt hurtigt at udvide udbuddet af tjenester i de økonomisk mest attraktive områder, men ville skabe en betydelig risiko for, at kontrolstederne bliver geografisk koncentrerede, og at dækningen går tabt i mindre rentable områder. Omvendt ville en model baseret på fysisk planlægning og begrænset adgang kræve mere intensive administrative indgreb, større reguleringsmæssige byrder og en mere betydelig begrænsning af etableringsretten.
Disse alternativer blev udelukket, fordi de ikke sikrer en passende balance mellem konkurrence, geografisk dækning, tjenestekvalitet og lovgivningsmæssig proportionalitet. Konsekvensanalysen konkluderer, at modellen med åben adgang og territorial vægtning er den mest hensigtsmæssige, da den giver nye operatører mulighed for at komme ind på markedet uden at indføre kvantitative restriktioner eller udbudsprocedurer, samtidig med at det sikres, at tjenesten leveres effektivt i hele landet.
Den valgte foranstaltning er derfor den mindst indgribende af de alternativer, der kan sikre opfyldelsen af de tilsigtede mål. Den sikrer etableringsfriheden, forhindrer uberettigede adgangsbarrierer, ophæver restriktive foranstaltninger, der tidligere er blevet anfægtet ved domstolene, og begrænser offentlig indgriben til det, der er strengt nødvendigt for at sikre kontinuiteten, kvaliteten og den universelle tilgængelighed af en tjeneste af almen interesse: trafiksikkerhed og miljøbeskyttelse.

9c. Foranstaltningen medfører ikke en uforholdsmæssig stor byrde i forhold målsætningerne og er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.
Målsætningerne er af særlig stor betydning, da teknisk kontrol af køretøjer er et vigtigt middel til at sikre trafiksikkerheden, mindske de risici, der er forbundet med defekte køretøjer, og bidrage til at kontrollere forurenende emissioner. I den europæiske lovgivning betragtes den periodiske tekniske kontrol af køretøjer som et centralt element for at sikre, at køretøjerne forbliver i en sikker stand og overholder miljøbeskyttelsesstandarderne gennem hele deres levetid.
De restriktioner, der indføres med projektet, er begrænsede. Reguleringen fastsætter ikke maksimale markedsandele, eksklusive territoriale reserver, minimumsafstande mellem kontrolsteder eller andre restriktive foranstaltninger, der tidligere er blevet anfægtet ved domstolene. Den fastsætter heller ikke en fast grænse for antallet af godkendte

operatører. Enhver operatør, der opfylder de krævede tekniske og kvalitetsmæssige krav, har fortsat adgang til markedet.
Den vigtigste specifikke forpligtelse består i at anvende territoriale hensyn, der har til formål at sikre tjenestedækning i områder, hvor økonomiske incitamenter kan vise sig at være utilstrækkelige. Dette krav afspejler ITV som en tjeneste af almen interesse og udgør en betydeligt mindre indgribende foranstaltning end andre overvejede alternativer såsom restriktiv territorial planlægning eller udbudsbaserede tildelingsordninger.
Vurderingerne viser, at de forventede fordele klart opvejer de byrder, der følger af reguleringen. Den valgte model forbedrer adgangen til tjenesten, reducerer ventetiderne, fremmer brugernes valgfrihed, mindsker antallet af tilfælde, hvor kravet om teknisk kontrol af køretøjer ikke overholdes, øger den geografiske dækning og opretholder høje standarder for teknisk kvalitet og administrativt tilsyn. Desuden konkluderer konsekvensanalyserapporten, at dette er den løsning, der ud af alle de analyserede løsninger giver den bedste balance mellem økonomiske, sociale og miljømæssige hensyn.
Manglende handling eller vedtagelse af utilstrækkelige foranstaltninger kan skabe manglende retssikkerhed, vanskeligheder med at få adgang til tjenesten og manglende overholdelse af kontrolkravet, samtidig med at risiciene for trafiksikkerheden og miljøbeskyttelsen øges. Denne potentielle skade er betydeligt større end de eventuelle konsekvenser, reguleringen måtte have for økonomiske aktører.
Af alle disse grunde vejer beskyttelsen af de almene interesser langt tungere end den begrænsede indvirkning, som foranstaltningen måtte have på markedets funktion. De fastsatte forpligtelser er derfor rimelige, nødvendige og er proportionelle i forhold til betydningen af den almennyttige målsætning.

10. Henvisninger til grundtekster:

11. Nej

12.

13. Nej

14. Nej

15. Ja

16.
TBT-aspekt: Nej

SPS-aspekt: Nej

****
Europa-Kommissionen
Kontaktadresse Direktiv (EU) 2015/1535
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu