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

Notifizierungsnummer : 2026/0409/ES (Spain)

# Gesetzentwurf zur Regelung der Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen (ITV) in Katalonien

Eingangsdatum : 30/07/2026
Ende der Stillhaltefrist : 03/11/2026

## Message

Mitteilung 001

Mitteilung der Kommission - TRIS/(2026) 2071

Richtlinie (EU) 2015/1535

Notifizierung: 2026/0409/ES

Mitteilung eines Entwurfstextes eines Mitgliedstaats

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.DE

1. MSG 001 IND 2026 0409 ES DE 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 - Stadt- und Straßenverkehr

5. Gesetzentwurf zur Regelung der Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen (ITV) in Katalonien

6. Tätigkeiten im Bereich der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen (ITV) in Katalonien. Die ITV ist Teil eines Systems, das sicherstellen soll, dass sich Fahrzeuge während ihres Betriebs sowohl unter Sicherheits- als auch unter Umweltgesichtspunkten in einem guten Zustand befinden.

7.

8. Der Gesetzentwurf regelt die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen in Katalonien. Hauptaspekte:
- Schafft ein behördliches Genehmigungssystem im Rahmen eines offenen Marktes: Jeder Inspektionsdienstleister, der die Voraussetzungen für die Ausübung dieser Tätigkeit erfüllt, erhält eine Genehmigung.
- Legt die Anforderungen und Pflichten fest, die von ortsfesten und mobilen Stationen zu erfüllen sind, an denen diese Dienstleistung erbracht wird.
- Legt besonderen Wert auf bzw. verfolgt folgende Ziele:
* Sicherstellung der fachlichen Kompetenz der Betreiber durch eine Akkreditierung durch die ENAC (spanische nationale Akkreditierungsstelle)
* Sicherstellung der Qualität der Inspektion
* Sicherstellung der ökologischen Nachhaltigkeit der Tankstellen
* Sicherstellung der flächendeckenden Versorgung
* Sicherstellung der Versorgung aller Fahrzeugtypen
- Sieht die Möglichkeit eines Höchstgebührensystems vor. Keine Station darf die von der Verwaltung festgelegten Höchstgebühren überschreiten. Dadurch werden die Nutzer von Stationen in sehr abgelegenen Gebieten vor überhöhten Gebühren geschützt.
- Legt die Verfahren für die Erteilung, Aussetzung und den Widerruf von Genehmigungen fest.
- Definiert die Überwachung und Beaufsichtigung durch die Verwaltung

9. Das System zur Bereitstellung des ITV-Dienstes in Katalonien hat sich weiterentwickelt. Zu Beginn des Jahres 1982 wurde beschlossen, den Inspektionsdienst im Rahmen einer Verwaltungskonzession an private Betreiber auszulagern. Als die Konzessionen mit dem Gesetz 12/2008 ausliefen, wurde das Konzessionsmodell im Rahmen einer Reihe von Einschränkungen und Begrenzungen durch die behördliche Genehmigung ersetzt. Diese wurden vor dem Bundesverfassungsgericht angefochten, da sie gegen die in Artikel 49 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) verankerte Niederlassungsfreiheit verstießen; infolge der Urteile, mit denen verschiedene Artikel für nichtig erklärt wurden, wurde das Modell nicht umgesetzt. Die aktuelle Situation ist eine Stagnation des Netzwerks, da das System der Bereitstellung des Dienstes nicht definiert ist. Obwohl die Zahl der durchzuführenden Inspektionen jedes Jahr zunimmt, kann das Netz mit Inspektionsstationen nicht wachsen, um der Nachfrage gerecht zu werden.

9a. Die notifizierte Maßnahme ist geeignet, die angestrebten Ziele von öffentlichem Interesse zu erreichen, nämlich die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes, die Sicherung der Qualität und Zugänglichkeit von Dienstleistungen im Bereich der technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen sowie die Schaffung von Rechtssicherheit für einen Sektor, der derzeit von regulatorischer Instabilität geprägt ist.
Die Intervention ist in erster Linie eine Reaktion auf identifizierte Risiken. Es besteht eine Situation der Rechtsunsicherheit, die sich aus der gerichtlichen Nichtigerklärung verschiedener Schlüsselelemente des derzeitigen Rechtsrahmens ergibt, die eine weitere Erbringung der Dienstleistung im Rahmen einer Übergangsregelung erforderlich gemacht hat. Hinzu kommen strukturelle Probleme im Zusammenhang mit dem Zugang zu den Dienstleistungen. Das ITV-Netz Kataloniens ist seit mehr als einem Jahrzehnt praktisch unverändert geblieben (50 feste Stationen und 122 Inspektionslinien), während das Volumen der Inspektionen seit 2014 um mehr als 8 % gestiegen ist. Diese Situation hat zu langen Wartezeiten, Schwierigkeiten bei der Terminsicherung und zahlreichen Beschwerden von Nutzerinnen und

Nutzern sowie der betroffenen Wirtschaftsbereiche geführt.
Zudem ist die Zahl der Verstöße gegen die Inspektionspflicht hoch – sie wird auf etwa 20 % des Fahrzeugbestands geschätzt –, und die Polizei stellt monatlich etwa 3.000 Fahrzeuge fest, die ohne gültige ITV-Bescheinigung gefahren werden. Diese Zahlen verdeutlichen die realen Risiken für die Straßenverkehrssicherheit und die Umweltziele, die mit der technischen Überprüfung von Fahrzeugen verbunden sind.
Die Maßnahme trägt unmittelbar zur Lösung dieser Probleme durch ein offenes Genehmigungsmodell bei, das mit der Niederlassungsfreiheit vereinbar ist, aber von territorialen Gewichtungsmechanismen begleitet wird, die eine wirksame Abdeckung des Dienstes im gesamten Hoheitsgebiet gewährleisten. Dieses System ermöglicht es, das Dienstleistungsangebot dort schrittweise auszubauen, wo die Nachfrage am größten ist, und verhindert gleichzeitig, dass sich die Betreiber ausschließlich auf die rentabelsten Gebiete konzentrieren, sodass auch wirtschaftlich weniger attraktive Gebiete nicht vernachlässigt werden.
In der Folgenabschätzung werden verschiedene regulatorische Alternativen verglichen, und es wird der Schluss gezogen, dass das gewählte Modell das ist, das die besten Gesamtergebnisse liefert. Es wird erwartet, dass dadurch die Wartezeiten deutlich verkürzt, die flächendeckende Versorgung verbessert, die Zahl der Verstöße gegen die Untersuchungspflicht verringert, die Wahlfreiheit der Nutzer erhöht und hohe technische Qualitätsstandards gewahrt werden. All dies, ohne die Einschränkungen zu reproduzieren, die von der europäischen und nationalen Rechtsprechung in Frage gestellt wurden.
Die Verwirklichung der Ziele erfolgt zudem auf kohärente und systematische Weise. Die Verordnung vereint technische Anforderungen, die für alle Betreiber gelten, eine verstärkte Aufsicht durch die Behörde, die obligatorische Zulassung der Stationen durch die ENAC, Maßnahmen zur ökologischen Nachhaltigkeit sowie Auflagen, die darauf abzielen, die flächendeckende Versorgung zu gewährleisten. Die Verordnung enthält somit ein umfassendes Bündel von Maßnahmen, die gleichzeitig die Qualität der Inspektionen, die Angemessenheit des Bahnhofsnetzes, die Rechtssicherheit für die Betreiber und den Schutz des öffentlichen Interesses im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit und die Umwelt gewährleisten sollen.
Folglich besteht ein direkter, objektiver und ausreichend nachgewiesener Zusammenhang zwischen den festgestellten Problemen, den verfolgten Zielen des öffentlichen Interesses und den im Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen.

9b. Die Maßnahme ist erforderlich, weil keine der zur Verfügung stehenden Regelungsalternativen die mit einem geringeren Eingriff verfolgten Ziele von öffentlichem Interesse angemessen erreichen würde.
Das Projekt hat nur begrenzte Auswirkungen auf den Binnenmarkt. Er schränkt weder den Marktzugang auf eine vorgegebene Anzahl von Betreibern ein, noch legt er Gebietsreserven oder ausschließliche Rechte fest. Im Gegensatz dazu wird ein reguliertes Genehmigungssystem eingeführt, das allen Betreibern, die die in den Rechtsvorschriften des Staates, der Europäischen Union und der autonomen Gemeinschaften festgelegten Bedingungen erfüllen, Zugang zu dieser Tätigkeit gewährt.
Die derzeit geltenden Vorschriften reichen nicht aus, um die festgestellten Probleme zu beheben. Der Regelungsrahmen, der sich aus dem Gesetz 12/2008 und seinen Durchführungsverordnungen ergibt, wurde durch verschiedene Gerichtsurteile teilweise für ungültig erklärt, und seine praktische Anwendung ist zum Stillstand gekommen. Zudem gewährleistet die derzeit geltende Übergangsregelung lediglich die vorläufige Kontinuität des Dienstes, bietet jedoch weder eine strukturelle Lösung noch die erforderliche Rechtssicherheit für Betreiber, Nutzer und Behörden.
Bei der Ausarbeitung der Verordnung wurden mehrere Alternativen geprüft. Würde nichts unternommen werden, würde dies zu anhaltender Rechtsunsicherheit, einer eingeschränkten Verfügbarkeit der Dienstleistung und Schwierigkeiten beim Zugang zu dieser führen. Die Alternative des uneingeschränkten Zugangs ohne territoriale Auflagen würde zwar eine rasche Ausweitung des Dienstleistungsangebots in den wirtschaftlich attraktivsten Gebieten ermöglichen, birgt jedoch die erhebliche Gefahr, dass sich die Kontrollstellen geografisch konzentrieren und die Versorgung in weniger rentablen Gebieten verloren geht. Umgekehrt würde ein Modell, das auf Raumordnung und Zugangsbeschränkungen basiert, intensivere administrative Eingriffe, einen höheren Verwaltungsaufwand und eine stärkere Einschränkung der Niederlassungsfreiheit erfordern.
Diese Alternativen wurden ausgeschlossen, da sie kein angemessenes Gleichgewicht zwischen Wettbewerb, geografischer Abdeckung, Dienstqualität und Verhältnismäßigkeit der Regulierung gewährleisten. In der Folgenabschätzung wird der Schluss gezogen, dass das Modell des offenen Zugangs mit territorialer Gewichtung die am besten geeignete Option ist, da es neuen Betreibern den Markteintritt ohne mengenmäßige Beschränkungen oder

Ausschreibungsverfahren ermöglicht und gleichzeitig die wirksame Erbringung der Dienstleistung im gesamten Hoheitsgebiet gewährleistet.
Die gewählte Maßnahme ist daher die am wenigsten einschränkende aller Alternativen, mit denen die angestrebten Ziele erreicht werden können. Sie wahrt die Niederlassungsfreiheit, verhindert ungerechtfertigte Marktzugangsbarrieren, beseitigt restriktive Maßnahmen, die zuvor gerichtlich angefochten wurden, und beschränkt staatliche Eingriffe auf das, was unbedingt erforderlich ist, um die Kontinuität, die Qualität und die flächendeckende Verfügbarkeit einer Dienstleistung von allgemeinem Interesse im Bereich der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes zu gewährleisten.

9c. Die Maßnahme stellt im Hinblick auf die verfolgten Ziele keine übermäßige Belastung dar und steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.
Die geschützten Ziele sind von besonderer Bedeutung, da die technische Überwachung von Fahrzeugen ein wesentliches Mittel zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, zur Verringerung der mit defekten Fahrzeugen verbundenen Risiken und zur Kontrolle der Schadstoffemissionen darstellt. In den europäischen Rechtsvorschriften selbst wird die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen als Schlüsselelement betrachtet, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge während ihrer gesamten Nutzungsdauer in einem sicheren Zustand bleiben und den Umweltschutznormen entsprechen.
Die durch das Projekt eingeführten Einschränkungen sind begrenzt. In der Verordnung werden keine maximalen Marktanteile, ausschließliche Gebietsreserven, Mindestabstände zwischen den Bahnhöfen oder andere restriktive Maßnahmen festgelegt, die zuvor vor Gericht angefochten wurden. Es wird auch keine feste Obergrenze für die Anzahl der zugelassenen Betreiber festgelegt. Der Zugang zum Markt steht weiterhin jedem Betreiber offen, der die erforderlichen technischen und qualitativen Anforderungen erfüllt.
Die wichtigste konkrete Verpflichtung besteht darin, territoriale Gewichtungskriterien anzuwenden, die darauf abzielen, die Versorgungssicherheit in Gebieten zu gewährleisten, in denen wirtschaftliche Anreize sich als unzureichend erweisen könnten. Diese Anforderung spiegelt den Charakter der ITV als Dienstleistung von allgemeinem Interesse wider und stellt eine deutlich weniger einschneidende Maßnahme dar als andere in Betracht gezogene Alternativen, wie z. B. restriktive Raumplanung oder ausschreibungsbasierte Vergabesysteme.
Die durchgeführte Bewertung zeigt, dass die zu erwartenden Vorteile die sich aus der Regelung ergebenden Belastungen deutlich überwiegen. Das ausgewählte Modell verbessert den Zugang zu dieser Dienstleistung, verkürzt die Wartezeiten, fördert die Wahlfreiheit der Nutzer, verringert die Zahl der Verstöße gegen die Verpflichtung zur Teilnahme an der technischen Überwachung von Fahrzeugen, erweitert die flächendeckende Versorgung und gewährleistet weiterhin hohe Standards hinsichtlich der technischen Qualität und der behördlichen Aufsicht. Darüber hinaus kommt der Bericht zur Folgenabschätzung zu dem Schluss, dass dies von allen untersuchten Optionen diejenige ist, die das beste wirtschaftliche, soziale und ökologische Gleichgewicht bietet.
Ein Unterlassen von Maßnahmen oder die Einführung unzureichender Maßnahmen könnte zu anhaltender Rechtsunsicherheit, Schwierigkeiten beim Zugang zu dieser Dienstleistung und einer hohen Zahl von Verstößen gegen die Prüfpflicht führen und gleichzeitig die Risiken für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz erhöhen. Dieser potenzielle Schaden ist erheblich größer als etwaige Auswirkungen, die die Verordnung auf die Wirtschaftsakteure haben könnte.
Aus all diesen Gründen überwiegt der Schutz der verfolgten allgemeinen Interessen bei Weitem die begrenzten Auswirkungen, die die Maßnahme auf das Funktionieren des Marktes haben kann. Folglich sind die vorgesehenen Verpflichtungen angemessen, erforderlich und stehen in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung der Ziele des Allgemeininteresses, die sie gewährleisten sollen.

10. Verweise auf Grundlagentexte:

11. Nein

12.

13. Nein

14. Nein

15. Ja

16.
TBT-Aspekt: Nein

SPS-Aspekt: Nein

**********
Europäische Kommission
Allgemeine Kontaktinformationen Richtlinie (EU) 2015/1535
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu