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

Numero di notifica : 2026/0409/ES (Spain)

Disegno di legge che disciplina la prestazione di servizi di revisione tecnica dei veicoli (ITV) in Catalogna

Data di ricezione : 30/07/2026
Termine dello status quo : 03/11/2026

Message

Messaggio 001

Comunicazione della Commissione - TRIS/(2026) 2071

Direttiva (UE) 2015/1535

Notifica: 2026/0409/ES

Notifica di un progetto di testo da parte di uno Stato membro

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.IT

1. MSG 001 IND 2026 0409 ES IT 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 - Trasporti urbani e stradali

5. Disegno di legge che disciplina la prestazione di servizi di revisione tecnica dei veicoli (ITV) in Catalogna

6. Attività di revisione tecnica dei veicoli (ITV) in Catalogna. L'ITV fa parte di un programma volto a garantire che i veicoli siano in buone condizioni nell'utilizzo, sia dal punto di vista della sicurezza che da quello ambientale.

7.

8. Il progetto di legge disciplina la prestazione di servizi di revisione tecnica dei veicoli in Catalogna. Aspetti principali:
- Istituisce un regime di autorizzazione amministrativa nell'ambito di un mercato aperto: sarà autorizzato qualsiasi operatore addetto alle ispezioni che soddisfi i requisiti per lo svolgimento dell'attività.
- Stabilisce i requisiti e gli obblighi che le stazioni fisse e mobili devono rispettare laddove tale servizio sia fornito.
- Pone particolare enfasi su/ha come obiettivi:
- Garantire la competenza tecnica degli operatori attraverso l'accreditamento ENAC (organismo nazionale di accreditamento spagnolo)
- Garantire la qualità dell'ispezione
- Garantire la sostenibilità ambientale delle stazioni
- Garantire l'erogazione del servizio su tutto il territorio
- Garantire la fornitura di servizi a tutti i tipi di veicoli
- Prevede la possibilità di introdurre un sistema di tariffe massime. Nessuna stazione può superare le tariffe massime stabilite dall'amministrazione. Tutela gli utenti delle stazioni situate in aree molto isolate da tariffe esorbitanti.
- Stabilisce le procedure per la concessione, la sospensione e la revoca dell'autorizzazione.
- Definisce il monitoraggio e la supervisione dell'amministrazione

9. Il sistema per la fornitura del servizio ITV in Catalogna è in evoluzione. Inizialmente, nel 1982, si decise di esternalizzare il servizio di ispezione ad operatori privati, nel quadro del regime giuridico di una concessione amministrativa. Con la fine delle concessioni avvenuta con la legge 12/2008, il modello di concessione è stato sostituito dall'autorizzazione amministrativa, con varie restrizioni e limitazioni. Queste sono state impugnate dinanzi alla Corte suprema contestando che fossero contrarie alla libertà di stabilimento di cui all'articolo 49 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e, a seguito delle relative sentenze che hanno annullato diversi articoli, il modello non è stato attuato. Attualmente vi è una stagnazione della rete in quanto il sistema di fornitura del servizio non è definito. Anche se il numero di ispezioni da effettuare aumenta ogni anno, la rete di stazioni di ispezione non può crescere per soddisfare la domanda.

9 bis. La misura notificata è idonea a conseguire gli obiettivi di interesse pubblico perseguiti, ovvero garantire la sicurezza stradale e la tutela dell'ambiente, salvaguardare la qualità e l'accessibilità dei servizi di revisione tecnica dei veicoli e garantire la certezza del diritto in un settore attualmente caratterizzato da instabilità normativa.
L'intervento rappresenta, innanzitutto, una risposta ai rischi individuati. Vi è una situazione di incertezza giuridica derivante dall'annullamento giudiziario di vari elementi cardine dell'attuale quadro normativo, a seguito del quale è stato necessario continuare a erogare il servizio nell'ambito di un regime transitorio. A ciò si aggiungono le problematiche strutturali relative all'accesso al servizio. La rete ITV della Catalogna è praticamente invariata da oltre un decennio (50 stazioni fisse e 122 linee di ispezione), mentre il volume delle ispezioni è aumentato di oltre l'8 % dal 2014. Questa situazione ha comportato lunghi tempi di attesa, difficoltà nell'ottenere appuntamenti e numerose lamentele da parte degli utenti e dei settori economici interessati.
Inoltre, si registra un elevato livello di inosservanza dell'obbligo di ispezione, stimato a circa il 20 % del parco veicoli, e la polizia rileva ogni mese circa 3 000 veicoli in circolazione senza un certificato ITV valido. Questi dati evidenziano i rischi concreti per la sicurezza stradale e per il raggiungimento degli obiettivi ambientali legati alle revisioni tecniche dei veicoli.
La misura contribuisce direttamente a risolvere tali problemi attraverso un modello di autorizzazione aperto, compatibile con la libertà di stabilimento, ma accompagnato da meccanismi di ponderazione territoriale che garantiscono l'effettiva copertura del servizio su tutto il territorio. Questo sistema consente di ampliare gradualmente l'offerta di servizi laddove la domanda è maggiore, impedendo al contempo agli operatori di concentrarsi esclusivamente nelle aree più redditizie e garantendo che le zone meno attraenti dal punto di vista economico non vengano trascurate.

La valutazione d'impatto mette a confronto diverse alternative normative e conclude che il modello scelto è quello che offre i migliori risultati complessivi. Si prevede che ciò consentirà di ridurre in modo significativo i tempi di attesa, migliorare la copertura territoriale, ridurre i casi di inosservanza dell'obbligo di ispezione, ampliare la libertà di scelta per gli utenti e mantenere elevati standard di qualità tecnica. Tutto ciò senza riprodurre le restrizioni contestate dalla giurisprudenza europea e nazionale.
Il raggiungimento degli obiettivi viene inoltre perseguito in modo coerente e sistematico. Il regolamento prevede requisiti tecnici applicabili a tutti gli operatori, una vigilanza rafforzata da parte dell'Amministrazione, l'accreditamento obbligatorio delle stazioni da parte dell'ENAC, misure di sostenibilità ambientale e condizioni volte a garantire l'universalità del servizio. La normativa stabilisce quindi un insieme completo di misure volte a garantire allo stesso tempo la qualità dei controlli, l'adeguatezza della rete di stazioni, la certezza del diritto per gli operatori e la tutela dell'interesse pubblico in relazione alla sicurezza stradale e all'ambiente.
Sussiste pertanto un nesso diretto, obiettivo e sufficientemente stabilito tra i problemi individuati, gli obiettivi di interesse pubblico perseguiti e le misure previste dal progetto di legge.

9 ter. La misura è necessaria in quanto nessuna delle alternative normative disponibili consentirebbe di conseguire adeguatamente gli obiettivi di interesse pubblico perseguiti con un livello di intervento minore.
Il progetto ha un impatto limitato sul mercato interno. Esso non limita l'accesso al mercato a un numero predeterminato di operatori, né istituisce riserve territoriali o diritti esclusivi. Al contrario, istituisce un regime di autorizzazione regolamentato che garantisce libero accesso all'attività a tutti gli operatori che soddisfano le condizioni previste dalla normativa statale, dell'Unione europea e delle comunità autonome.
Le norme attualmente in vigore non sono sufficienti per affrontare i problemi individuati. Il quadro normativo derivante dalla legge 12/2008 e dai relativi regolamenti di attuazione è stato parzialmente annullato da varie sentenze dei tribunali e la sua applicazione pratica è giunta a una fase di stallo. Inoltre, la disposizione transitoria attualmente in vigore garantisce semplicemente la continuità provvisoria del servizio, ma non offre una soluzione strutturale né la necessaria certezza giuridica per gli operatori, gli utenti e le autorità pubbliche.
In sede di stesura del regolamento sono state valutate diverse alternative. Non intervenire significherebbe perpetuare l'incertezza giuridica, la limitata disponibilità del servizio e le difficoltà di accesso al servizio. L'alternativa con accesso illimitato, senza condizioni territoriali, consentirebbe una rapida espansione dell'erogazione di servizi nelle zone più interessanti del punto di vista economico, ma creerebbe un rischio significativo di concentrazione geografica delle stazioni di controllo e di perdita di copertura nelle zone meno redditizie. Al contrario, un modello basato sulla pianificazione territoriale e sull'accesso limitato richiederebbe un intervento amministrativo più intenso, maggiori oneri normativi e una restrizione più significativa della libertà di stabilimento.
Queste alternative sono state scartate in quanto non garantiscono un equilibrio adeguato tra concorrenza, copertura geografica, qualità del servizio e proporzionalità normativa. La valutazione d'impatto è giunta alla conclusione che il modello di accesso aperto con ponderazione territoriale è l'opzione più appropriata, in quanto consente l'ingresso sul mercato di nuovi operatori senza imporre restrizioni quantitative o procedure di gara, garantendo nel contempo l'effettiva fornitura del servizio su tutto il territorio.
La misura scelta è quindi la meno restrittiva tra le alternative in grado di conseguire gli obiettivi perseguiti. In questo modo si tutela la libertà di stabilimento, si impedisce l'introduzione di ostacoli ingiustificati all'accesso al mercato, eliminando le misure restrittive precedentemente contestate in sede giudiziaria e limitando l'intervento pubblico a quanto strettamente necessario per garantire la continuità, la qualità e la disponibilità universale di un servizio di interesse generale inerente alla sicurezza stradale e tutela dell'ambiente.

9 quater. La misura non impone un onere eccessivo rispetto agli obiettivi perseguiti e rispetta il principio di proporzionalità.
Gli obiettivi tutelati sono particolarmente importanti, in quanto la revisione tecnica dei veicoli è uno strumento essenziale per garantire la sicurezza stradale, ridurre i rischi associati ai veicoli difettosi e contribuire al controllo delle emissioni inquinanti. La stessa legislazione europea considera le revisioni periodiche dei veicoli un elemento fondamentale per garantire che questi ultimi siano mantenuti in condizioni di sicurezza e rispettino le norme di tutela ambientale per tutta la loro vita utile.

Le restrizioni introdotte dal progetto sono limitate. La normativa non stabilisce quote di mercato massime, riserve territoriali esclusive, distanze minime tra le stazioni o altre misure restrittive che in precedenza erano state impugnate dinanzi ai tribunali. Non impone neppure un limite fisso al numero di operatori autorizzati. L'accesso al mercato rimane aperto a qualsiasi operatore che soddisfi i requisiti tecnici e di qualità richiesti.
L'obbligo specifico principale consiste nell'applicare criteri di ponderazione territoriale volti a garantire la copertura dei servizi nelle aree in cui l'attrattività economica potrebbe rivelarsi insufficiente. Questo requisito è coerente con la natura di servizio di interesse generale dell'ITV e costituisce una misura significativamente meno invasiva rispetto ad altre alternative prese in considerazione, quali una pianificazione territoriale restrittiva o sistemi di aggiudicazione tramite gara d'appalto.
La valutazione effettuata mostra che i benefici attesi superano chiaramente gli oneri derivanti dalla regolamentazione. Il modello scelto migliora l'accesso al servizio, riduce i tempi di attesa, favorisce la libertà di scelta degli utenti, riduce i casi di inosservanza dell'obbligo di revisione dei veicoli, amplia la copertura territoriale e garantisce standard elevati di qualità tecnica e controllo amministrativo. Inoltre, la relazione sulla valutazione d'impatto ha concluso che questa è l'opzione che offre il miglior equilibrio economico, sociale e ambientale tra tutte le opzioni analizzate.
Il mancato intervento o l'adozione di misure insufficienti potrebbero perpetuare l'incertezza giuridica, le difficoltà di accesso al servizio e gli elevati livelli di inosservanza dell'obbligo di ispezione, aumentando nel contempo i rischi per la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente. Questo potenziale danno è considerevolmente maggiore di qualsiasi impatto che la regolamentazione può avere sugli operatori economici.
Per tutti questi motivi, la tutela degli interessi generali perseguiti supera di gran lunga l'impatto limitato che la misura può avere sul funzionamento del mercato. Di conseguenza, gli obblighi previsti sono ragionevoli, necessari e proporzionati all'importanza degli obiettivi di interesse pubblico che essi mirano a salvaguardare.

10. Riferimenti ai testi di base:

11. No

12.

13. No

14. No

15. Sì

16.
Aspetto OTC: No

Aspetto SPS: No

****
Commissione europea
Punto di contatto Direttiva (UE) 2015/1535
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu