MEMORIA DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS AL ANTEPROYECTO DE LEY QUE REGULA EL RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

Índex.

1. Análisis del contexto e identificación de las opciones.....3
1.1 Identificación del problema.....3
1.1.1 Origen e introducción al contexto del sector.....3
1.1.2 Conflictividad jurídica provocada por la regulación derivada de la finalització del régimen concesional e invalidación del marco jurídico vigente.....5
1.1.3 Dificultad de los usuarios para acceder al servicio de inspección técnica del vehículo y retraso en la resolución de los trámites que se resuelven en las estaciones de ITV.....9
1.1.4 Elevado absentismo en la obligación de pasar la ITV y percepción ciudadana de poca utilidad particular y social de la inspección.....13
1.2 Objetivos a alcanzar.....14
1.3 Identificación de las opciones de regulación.....15
1.3.1 Competencias de la Generalitat de Cataluña en materia de inspección técnica de vehículos.....15
1.3.2 Opciones de regulación según la intervención de la Administración en el mercado de la inspección técnica de vehículos.....16
1.3.3 Opciones de regulación según los instrumentos reguladores disponibles.....17
2. Análisis de los impactos de las opciones consideradas.....18
2.1 Informe de impacto presupuestario.....18
2.1.1 Alternativa reguladora: No hacer nada......18
2.1.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).....19
2.1.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)......20
2.1.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial)......21
2.1.5 Resumen comparativo de impacto presupuestario de las distintas alternativas.....22
2.2 Informe de impacto normativo en términos de simplificación y reducción de cargas administrativas.....23
2.2.1 Resumen comparativo de impacto normativo.....28
2.3 Informe de impacto de género.....29
2.4 Informe de impacto económico, social y ambiental.....29
2.4.1 Identificación de problemáticas a resolver.....29
2.4.2 Actores relacionados con la prestación del servicio de ITV.....29
2.4.3 Variables del enfoque del análisis económico, social y ambiental.....31
2.4.4 Indicadores y horizonte temporal por el análisis económico, social y ambiental.....39
2.4.5 Evolución de los indicadores del análisis económico, social y ambiental en horizonte temporal.....41
2.4.6 Costes y beneficios de los impactos económico, social y ambiental.....43
2.4.7 Resumen comparativo de impacto económico, social y ambiental.....44
3. Comparación de las opciones consideradas.....44
4. Implementación, seguimiento y evaluación de la norma.....46
5. Anexos.....48
5.a. Test de PIMES.....48
5.b. Árbol del problema.....50

1. Análisis del contexto e identificación de las opciones.

1.1 Identificación del problema.

1.1.1 Origen e introducción al contexto del sector.

La inspección técnica de vehículos tiene por objeto principal la comprobación periódica de que los vehículos cumplan las condiciones de seguridad y ambientales exigidas por la normativa aplicable en el momento de su homologación o, en su caso, adaptación. También tiene por objeto realizar otras inspecciones con ocasión de la realización de reformas y otros trámites.

La finalidad de la inspección técnica de vehículos es detectar deficiencias mecánicas de los vehículos que pueden comprometer la seguridad vial y por ello, tiene carácter obligatorio establecido por la normativa vigente.

Este carácter obligatorio de la inspección técnica de vehículos impone a la Administración pública competente la necesidad de velar por que el servicio correspondiente se preste adecuadamente, tanto desde el punto de vista de la existencia y suficiencia de una red de centros de inspección en el territorio como asegurar la calidad de los servicios de inspección que se presten.

El régimen de esta intervención pública ha ido evolucionando para adaptarse a las cambiantes necesidades del servicio y del parque de vehículos existente. Así la Generalitat, que optó, desde el inicio de su actuación, en 1982, por la externalización del servicio de inspección en operadores privados, escogió, en una primera etapa, el régimen jurídico de la concesión administrativa.

La actuación de la Generalitat en el ámbito de la ITV se inicia en 1982, con la aprobación del Decreto 54/1982, de 4 de marzo, por el que se regula la red de estaciones de reconocimiento de vehículos automóviles en Cataluña. Los criterios generales que se siguieron por el establecimiento de esta red fueron que ningún vehículo debiera desplazarse más de 50 km para realizar las revisiones, evitando la acumulación de estaciones de reconocimiento en una zona determinada, de forma que, una vez determinada la red, se pudieran dimensionar y ubicar las estaciones en función del parque móvil de su zona de influencia.

La Generalitat definió un modelo de gestión indirecta del servicio mediante la figura de la concesión administrativa, con un régimen de tarifas únicas aprobadas por la Administración, mediante la Orden de 21 de junio de 1982, por la que se aprueba el Reglamento sobre organización y régimen jurídico del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos en Cataluña, estableciendo que el servicio de inspección técnica de vehículo lo realizarían las entidades adjudicatarias de un concurso público, que éstas debían las condiciones definidas por las Entidades Colaboradoras de la Administración, que las concesiones se tendrían por un plazo de 20 años, prorrogables 5 años sucesivamente, con un máximo de 99 años, y que el régimen jurídico de las concesiones se formalizaría por contratos, y en lo que no estuviera previsto por éstos, en lo previsto en la legislación de contratación pública estatal.

En base a lo anterior se dividió el territorio de Cataluña en 13 zonas concesionales. Cada zona integrada de varias comarcas completas (excepto la comarca del Barcelonés que se dividió en dos zonas). Los concursos públicos de las diferentes zonas se celebraron durante agosto de 1982, y la adjudicación se realizó en noviembre de 1982. La adjudicación de las diferentes zonas concesionales correspondió a 3 entidades:

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

Los contratos concesionales (20 años de duración más 3 adicionales prorrogables) finalizaban el 23 de julio de 2006.

En 1998 el grupo AGBAR (bajo la denominación de AGBAR ITV, S.A.) entra en el sector de la inspección técnica de vehículos comprando el 100% de la empresa ITEUVE, S.A. y el 51% de la empresa ECA-ITV, S.A. Posteriormente, en 2000, este negocio pasa a la empresa APPLUS que se convierte en el operador dominante de la red. En líneas de inspección, la distribución de la cuota de mercado es: APPLUS el 80% y RVSA el 20%.

En septiembre de 2003 mediante resolución del consejero, se amplió la vigencia de las concesiones 8 años más, hasta julio de 2014, mediante la Resolución del Consejero de 19 de septiembre de 2003 por la que se ampliaba por 8 años adicionales las concesiones de la ITV. Por la Resolución del Consejero del Departamento de Trabajo e Industria de 31 de agosto de 2004 se anuló la Resolución del Consejero de 19 de septiembre de 2003 por la que se ampliaba por 8 años adicionales las concesiones anteriores. Así mantuvo la fecha de 23 de julio de 2006 como fecha de finalización de las concesiones. Esta anulación fue objeto de recursos contenciosos por parte de las 3 empresas concesionarias.

La inminente caducidad de las concesiones, obligó a que en el mes de julio de 2006 se aprobara la Ley 10/2006, de 19 de julio, de la prestación de los servicios de inspección en materia de seguridad industrial, por la que se habilitaba a las entidades que actuaban en régimen de concesión debe continuar desarrollando el servicio de ITV. Esta ley establecía la obligación de tener que redactar una ley que regulara el régimen de prestación del servicio de ITV en Cataluña. Esto se logró con la aprobación por el Parlamento de Cataluña de la Ley 12/2008 de seguridad industrial, mediante la cual se sustituyó la figura de la concesión por un nuevo régimen jurídico de autorización administrativa de los operadores externos. Este régimen de autorización estaba sujeto a una planificación territorial ya una serie de restricciones y limitaciones con el objetivo de asegurar una cobertura suficiente de la red de centros de inspección y promover la competencia.

La Ley 12/2008 se desarrolló mediante el Decreto 30/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo la ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial, y el Decreto 45/2010, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Plan territorial de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos de Cataluña para el período 2010-2014.

Las características de este modelo son:

- Se establece una cuota máxima de mercado del 50%.
- Se definen unas distancias mínimas de compatibilidad entre estaciones del propio operador (4 Km. en zonas urbanas) para evitar la creación de monopolios territoriales.
- Se regula un régimen de continuidad por los operadores provenientes de las anteriores concesiones que deben adaptarse, sin embargo, a los requerimientos del nuevo modelo (especialmente cuota máxima y distancias mínimas).
- La ampliación de la red de estaciones se realiza de acuerdo con un Plan Territorial (2010-2014).

En junio de 2010, el proceso de adaptación de la entidad APPLUS al nuevo modelo de competencia lleva a que CERTIO (empresa nueva que se crea a partir del 49% de ECA-ITV no controlado por APPLUS) se escinda de este operador dominante con un total de 10 estaciones

(22% de cuota). Como consecuencia de ello, se aprueba la Resolución IUE/2862/2010, de 31 de agosto, por la que se hacen públicas las autorizaciones de las entidades Applus Iteuve Tecnology, SL, Applus ECA-ITV y Revisiones de Vehículos, SA (Prevencontrol), como titulares de estación de inspección técnica de vehículos de acuerdo con el Decreto 30/2010, de 8 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial.

Dado que la reversión de las estaciones de ITV de las entidades concesionarias no se había producido, se aprueba la Orden IUE/468/2010, de 27 de septiembre, por la que se regula la contraprestación económica por el uso por parte de los titulares de las estaciones de inspección técnica de vehículos de los bienes y derechos revertidos de las antiguas concesiones administrativas.

La ley 12/2008, en su art. 13.3 excluye la aplicación de la legislación de patrimonio en la regulación del uso por parte de estos bienes y derechos por parte de los operadores de la inspección (esto implica que los operadores de las concesiones podían seguir explotando las estaciones, una vez revertidas, sin necesidad de que debiera abrirse un proceso de concurrencia pública), y que fue llamado "régimen de continuidad".

La disposición adicional 2ª del Decreto 30/2010 regula el régimen de uso de los bienes y derechos revertidos, previendo que se utilizará el arrendamiento, compraventa u otros vigentes. Para el uso de terrenos y edificaciones se prevé que los operadores paguen una contraprestación económica proporcional a las inspecciones realizadas. Para el uso del equipamiento, maquinaria o instalaciones se abonará una única cantidad equivalente al valor contable en la fecha de la reversión. Y se prevé que, mientras no finalice el proceso de formalización de la reversión, los operadores que utilicen terrenos y edificaciones provenientes de las antiguas concesiones siguen abonando la misma contraprestación prevista en el régimen de habilitación (ley 10/2006) (o sea el canon concesional), menos la parte abonada en concepto de tasa de supervisión y control.

En mayo de 2010, se convoca el concurso de ampliación de acuerdo con el Plan Territorial (Orden IUE/279/2010, de 7 de mayo, por la que se abre convocatoria y se aprueban las bases que regulan el concurso público para acceder a la autorización de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos previstas en el Plan territorial aprobado por Decreto 45/2010, de 30 de marzo).

El concurso se resuelve en el mes de octubre de 2010, mediante Resolución IUE/3456/2010, de 22 de octubre, por la que se hace pública la resolución del concurso público para acceder a la autorización de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos previstas en el Plan territorial aprobado por Decreto 45/2010, de 30 de marzo. El resultado de este concurso es que los 2 lotes son ganados por:

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

1.1.2 Conflictividad jurídica provocada por la regulación derivada de la finalització del régimen concesional e invalidación del marco jurídico vigente.

En mayo de 2010, se convoca el concurso de ampliación de acuerdo con el Plan Territorial (Orden IUE/279/2010, de 7 de mayo, por la que se abre convocatoria y se aprueban las bases que regulan el concurso público para acceder a la autorización de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos previstas en el Plan territorial aprobado por Decreto 45/2010, de 30 de marzo).

El concurso se resuelve en el mes de octubre de 2010, mediante Resolución IUE/3456/2010, de 22 de octubre, por la que se hace pública la resolución del concurso público para acceder a la autorización de nuevas estaciones de inspección técnica de vehículos previstas en el Plan territorial aprobado por Decreto 45/2010, de 30 de marzo. El resultado de este concurso es que los 2 lotes son ganados por:

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

En mayo de 2011, el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña estimó el recurso interpuesto por la empresa CERTIO concediendo la suspensión cautelar de la resolución de adjudicación del Lote 2 a la empresa ATISAE paralizándose así la construcción de las 3 estaciones correspondientes.

Todo el despliegue reglamentario de la Ley 12/2008, y los actos posteriores de aplicación fueron impugnados alegando vulneración de la Directiva de Servicios. El motivo es el modelo de gestión que prevé: un régimen de autorización, pero en un mercado regulado (con un número máximo de operadores y una planificación del territorio), el acceso a las autorizaciones mediante concurso, un régimen de continuidad de los antiguos operadores de ITV, que cumplieran los requisitos del nuevo modelo, y que les permitía seguir utilizando los bienes de las antiguas concesiones. El posicionamiento de la Generalitat fue:

- Respecto a la aplicabilidad de la Directiva de Servicios, se defendía la exclusión de la aplicación de la Directiva de Servicios en el ámbito del ITV por tratarse del ejercicio de funciones relacionadas con el ejercicio de la autoridad pública.
- Respecto al régimen de continuidad de los antiguos operadores, la defensa se fundamentaba en que era una previsión contenida en la Ley 12/2008, que el reglamento sólo desarrolla.

Dentro de este grupo de recursos contenciosos están todos los interpuestos por OCA INSPECCIÓN TECNICA DE VEHICULOS, SA, tanto el principal, que va contra el reglamento, el Decreto 30/2010 y el Plan territorial, así como todos los demás contenciosos que atacan, por los mismos motivos, todos los actos de aplicación. Igualmente se fundamentan en la Directiva de Servicios, el contencioso de Gas Natural y el de FECAVEN, aunque en este último caso por la regulación de las incompatibilidades.

Otra vía de conflicto contenciosa, independiente de la Directiva, fue la provocada por la impugnación, por parte de CERTIO ITV, SL, del resultado del concurso de ITV por motivos de forma (falta de motivación y uso de subcriterios no publicados en la convocatoria).

En mayo de 2012, el TSJC estimó el recurso interpuesto por CERTIO concediendo la suspensión cautelar de la resolución de adjudicación del Lote 2 a la empresa ATISAE paralizándose así la construcción de las 3 estaciones correspondientes.

En marzo de 2012, el consejero de Empresa y Empleo autorizó a ITEVELESA como titular de estaciones de inspección técnica de vehículos, entrando en servicio 3 nuevas estaciones de la red (Resolución EMO/754/2012, de 17 de abril, por la que se hace pública la autorización de la entidad Grupo Itevelesa, SL, como titular de estaciones de inspección técnica de vehículos, de acuerdo con el Decreto 30/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial).

En abril de 2012, el TSJC estima totalmente el recurso interpuesto por OCA, INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS, S.A.

En enero 2013, el Tribunal Supremo dicta sentencia sobre el recurso de casación planteado contra la suspensión cautelar de la ejecutividad del lote 2 del concurso, dada la sentencia anterior (de octubre de 2012 del TSJC), y en consecuencia a 17 de enero de 2013, el consejero de Empresa y Empleo autorizó a ATISAE como titular de estaciones de inspección técnica de vehículos, entrando en servicio 3 nuevas estaciones de la red. (Resolución EMO/1048/2013, de 6 de mayo, por la que se hace pública la autorización de la entidad Asistencia Técnica Industrial, SAE (ATISAE), como titular de estación de inspección técnica de vehículos de acuerdo con el Decreto 30/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial).

En todos los contenciosos relacionados con el modelo de ITV, ha habido sentencia del TSJC, que ha anulado el acto recorrido.

En el contencioso interpuesto por OCA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS contra el reglamento y el plan territorial, la Sentencia del TSJC, de 25/4/2012 anula muchos de los preceptos del reglamento, y el Plan territorial en su totalidad, al considerar que es plenamente aplicable la Directiva de Servicios. Esta sentencia aplica la doctrina contenida en la Sentencia de TJUE sobre el ITV en Portugal, y 2 próximas en el tiempo del Tribunal Supremo sobre el régimen de acceso de los organismos de control. En concreto, la STJC, en relación con la ITV, anula:

- La exigencia de autorización, porque la norma no justifica las razones imperiosas de interés general.
- Limitaciones en cuanto al número de operadores (plan territorial) y, por tanto, la necesidad de concursos.
- Requisitos de solvencia financiera, número mínimo de personal, fianza, autorización personal inspector, cuota máxima de mercado y distancias mínimas de compatibilidad.
- Régimen de continuidad de antiguos concesionarios y uso de los bienes revertidos: por privilegio discriminatorio y vulnerar la normativa de patrimonio.

En relación con esta Sentencia, la Generalitat no interpuso recurso de casación, aunque posteriormente fue recurrida en casación por las empresas afectadas (APPLUS, CERTIO, ITEVELESA Y ATISAE). Una de las partes solicitó la ejecución provisional de la sentencia pero el Tribunal Superior de Justicia lo desestimó.

En el resto de contenciosos, se han dictado sucesivas sentencias, que reproducen los argumentos de la primera, y anulan los actos por ser una aplicación de los preceptos de los Decretos 30/2010, y el Decreto 45/2010 anulados, y sin entrar en las posibles especificidades de cada proceso. Todas ellas han sido recorridas en casación por las empresas ex concesionarias. El Tribunal Supremo (TS) en el recurso de casación del pleito principal, contra el Decreto 30/2010 y el Decreto 45/2010, del plan territorial, dictó un auto en el que acordó elevar al Tribunal de Justicia de la Unión Europea cuestión prejudicial sobre la compatibilidad del régimen jurídico de la ITV con el derecho de la Unión Europea (Directiva de Servicios y Tratado constitutivo de la Unión Europea).

El 15 de octubre de 2015 el TJUE dicta sentencia a la cuestión prejudicial planteada por el TS. Las conclusiones son:

- No es de aplicación la Directiva de Servicios, dado que la ITV es un servicio relacionado con el ámbito del transporte. (No es aplicable la libre prestación de servicios del art. 58 TFUE).
- Las estaciones de ITV no participan del ejercicio del poder público.
- Es aplicable la libertad de establecimiento regulada en el art. 49 del TFUE

- Las estaciones ITV no realizan tareas de autoridad pública, por tanto no es de aplicación la excepción que regula el art. 51 del TFUE en la libertad de establecimiento.
- El régimen de autorización es compatible con el derecho de la UE, siempre que los requisitos impuestos no impliquen un obstáculo o hagan menos atractivo el ejercicio del derecho de establecimiento.
- Las restricciones a la libertad de establecimiento sólo son aceptables si cumplen:
    - Se aplican de forma no discriminatoria.
    - Se justifican razones de interés general.
    - Adecuadas para garantizar la finalidad perseguida.
    - No vayan más allá de lo necesario para alcanzar su objetivo.

El 29 de marzo de 2016 el TS dicta sentencia en el recurso de casación presentado contra la Sentencia del TSJC de 25/4/2012. Las conclusiones son:

- No es de aplicación la Directiva de Servicios, por ser un servicio relacionado con el transporte.
- Establece la aplicabilidad del artículo 49 del Tratado Fundacional de la Unión Europea (relativo a la libertad de establecimiento).
- No existe pronunciamiento respecto al régimen de autorización.
- No analiza ni pronuncia sobre los requisitos para ser autorizado, pero anula:
    - Cuota máxima de mercado
    - Distancias mínimas de contabilidad.
- No se pronuncia sobre el Decreto 45/2010 (Plan Territorial)
- Respecto a la situación hacia el régimen de continuidad, anula la disposición Adicional 2ª que regula el derecho a continuar en el uso de los bienes que provienen de las concesiones (por considerar de aplicación la normativa de patrimonio), y otra banda mantiene la posibilidad de que los antiguos concesionarios puedan seguir siendo autorizados sin acceder a un concurso para ser autorizados.

El 30 de octubre de 2019 el TS dicta sentencia en el recurso de casación presentado contra la Sentencia del TSJC de 27/04/2017 en el RCA 945/2013. Las conclusiones son:

- Valida las autorizaciones de los antiguos concesionarios.
- Anula la instrucción 19/2012.

Por tanto, existía una coyuntura en la que el modelo definido por la Ley 12/2008, de 31 de julio, se encontraba estancado, y en peligro la continuidad la prestación del servicio de ITV en Cataluña ya que, por un lado , los operadores autorizados de acuerdo con el concurso, convocado por la Orden IUE/279/2010, tenían anulada la autorización y no podían seguir actuando, y, por otra parte, los antiguos operadores autorizados en el nuevo régimen , no podían seguir utilizando los bienes y derechos de las concesiones anteriores para la realización de las labores de inspección.

A raíz de esta situación, la Disposición adicional novena de la Ley 2/2021, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público, habilitó de manera excepcional y transitoria a los operadores autorizados actuales de la inspección técnica de vehículos para que siguieran prestando el servicio durante todo el período de tiempo imprescindible y necesario para concluir el procedimiento de reversión aplicable a las antiguas concesiones administrativas y hasta que, además, entrara en vigor el nuevo sistema de habilitación de las estaciones de ITV que resultara de la aprobación por el Parlamento de la ley que regulará con carácter general el servicio de inspección técnica de vehículos.

Esta disposición garantizó la continuidad de la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos, en tanto no se definía un nuevo marco jurídico con la nueva ley.

Por tanto, es necesaria una nueva regulación que desarrolle un nuevo marco normativo mediante una ley que, de forma íntegra, se plantee un modelo de prestación del servicio de ITV en Cataluña, que dé seguridad jurídica a los operadores que actúan o que quieren actuar en este ámbito de inspección, que establezca un modelo coherente y sin fisuras y que se adecue al marco normativo europeo.

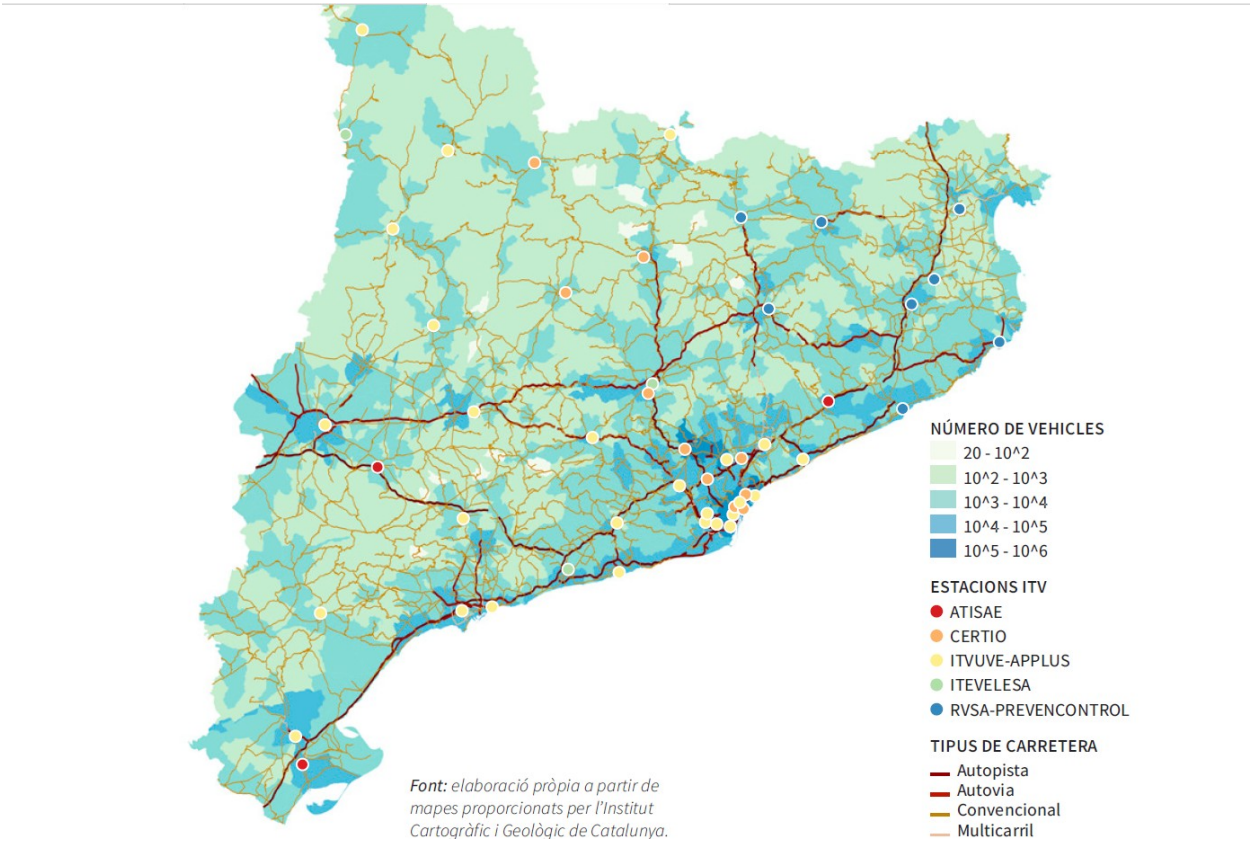
Por Acuerdo de Gobierno de 3 de enero de 2023, se aprobó la memoria preliminar del Anteproyecto de ley que regula el régimen jurídico aplicable a la prestación del servicio inspección técnica de vehículos. Posteriormente se inició una consulta pública previa relativa a la regulación de la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos en Cataluña, que se inició el 17 de enero de 2023 y finalizó el 2 de marzo de 2023.

1.1.3 Dificultad de los usuarios para acceder al servicio de inspección técnica del vehículo y retraso en la resolución de los trámites que se resuelven en las estaciones de ITV.

Otra fuente de problemas persistentes y crónicos del sistema de inspección técnica de vehículos en Cataluña deriva de las deficiencias coyunturales y el nivel de presión de demanda en el que se encuentra la red. Esta red de estaciones actualmente consta de 50 establecimientos fijos (con un total de 122 líneas de inspección) y 10 estaciones móviles. Esta infraestructura se ha mantenido inalterada en los últimos 10 años. De hecho, un ejemplo de la evolución histórica de esta infraestructura ha sido:

1984: 13 estaciones (35 líneas)
1992: 27 estaciones (67 líneas)
2003: 44 estaciones (102 líneas)
2013: 50 estaciones (122 líneas)

Distribución de estaciones ITV i concentración de vehículos en Cataluña:



Font: elaboració pròpia a partir de mapes proporcionats per l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Operador	Provincia	Comarca	SSTT	Estación	Líneas
APPLUS	B	Barcelonés	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 Vilamalla	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

Por otra parte, la evolución del volumen de inspecciones técnicas de vehículos desde el año 2014 ha sido el siguiente:

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 incremento sostenido, que de forma acumulada muestra que entre 2014 y 2021 se ha producido un incremento superior al 8% (8,05%). Este incremento no sólo ha estado en volumen absoluto de inspecciones, sino que la evolución tecnológica tanto de los vehículos como de los sistemas de inspección hace que de forma permanente se produzca una revisión de los procedimientos de inspección. Esta evolución se materializa en la continua y constante modificación del Manual de Procedimiento de inspección Técnica de Vehículos (desde 2002, 27 versiones), que hace que cada vez haya más puntos de inspección en la actuación, como la incorporación de sistemas de control de emisiones contaminantes, los sistemas de diagnóstico a bordo del vehículo, próximamente los sistemas de llamada de emergencia automática incorporados en los nuevos vehículos, etc., que hacen que, añadidos a los tradicionales elementos de inspección, como sistemas de dirección, frenado, suspensión, señalización, etc., aumente el tiempo requerido en la inspección.

Esto se está traduciendo en una constante y continua reclamación por parte de los usuarios particulares (con decenas de quejas anuales presentadas a los órganos competentes en materia de seguridad industrial de la Generalitat de Cataluña, y al Síndic de Greuges), así como de las asociaciones representativas de diferentes sectores afectados (transportistas, taxistas, agricultores, entre otros), conforme a su dificultad para encontrar cita de inspección, de una forma muy especial en las zonas más densamente pobladas o con mayor actividad económica.

Esta situación genera diferentes problemáticas:

- Para los usuarios particulares, molestias añadidas al peligro que supone por la seguridad vial circular con vehículos que se encuentran con la inspección técnica caducada.
- Por el sector productivo, desperdicio de recursos, ineficiencias empresariales, al margen de los ya mencionados por los usuarios particulares.
- Por el propio sistema de la inspección técnica de vehículos en Cataluña, el incremento de quejas, reclamaciones y un descenso en la imagen de este servicio, que además de no ser a menudo percibido como útil y necesario por sus usuarios, se añade una falta de agilidad en su prestación.

Este estado de estancamiento del sistema, hace imprescindible una solución que desencalle la situación.

1.1.4 Elevado absentismo en la obligación de pasar la ITV y percepción ciudadana de poca utilidad particular y social de la inspección.

El servicio de inspección técnica de vehículos, en general, no es valorado de forma especialmente positiva por la ciudadanía, cuando lo que trata es de velar por la seguridad vial y la mejora de los efectos medioambientales del parque de vehículos. Hay varias causas que le motivan:

- Falta de información de la ciudadanía de:
    - Los objetivos concretos que se persiguen con la inspección.
    - Los aspectos que son objeto de revisión.
    - El impacto de la inspección técnica de los vehículos en la seguridad vial.
    - El efecto de su inexistencia en la seguridad vial y los efectos medioambientales.

- Los esfuerzos que en general, y de forma muy especial por determinados colectivos puede suponer el tiempo y dedicación que deben invertir para cumplir con esta obligación, y que deben sustituir de la dedicación propia de su actividad productiva. Esto está ligado a los problemas expuestos en el punto 1.1.4, y que hace que el tiempo y dedicación tanto a la gestión de concertación de cita previa (actualmente bastante complicada en determinadas zonas geográficas), como el tiempo dedicado a la inspección del vehículo sean percibidos más como una obligación administrativa e incluso una fuente de recursos públicos que como un servicio para garantizar la seguridad de los usuarios de los vehículos y la seguridad vial en general.

- La aplicación de criterios técnicos distintos entre las estaciones de la red. Esta situación puede venir dada por varias causas:
    - Por la propia complejidad de los aspectos a inspeccionar que pueden no tener definidos criterios unívocos, haciendo que el personal inspector en cada caso aplique su propio criterio en base a sus conocimientos, experiencia y circunstancias propias del caso.
    - Por los intereses operativos de la entidad de la inspección, tendentes a evitar la pérdida de clientela.

  Esta situación genera desconcierto en los usuarios y desconfianza en el rigor técnico de la inspección.

- El traslado "visual" a los usuarios del servicio de que la inspección es realizada por una entidad privada, sin que se perciba y visualice en las estaciones que la responsabilidad del servicio en su conjunto recae en la Administración, y que esa responsabilidad es la garantía del rigor técnico en la realización de las inspecciones.

Esto se traduce en:

- Quejas cada vez más habituales a los órganos competentes en la materia de la Generalidad de Cataluña, al Síndic de Greuges o directamente al/la Consejero/a responsable en la materia sobre el funcionamiento del servicio. Algunas de estas quejas están realmente fundamentadas en deficiencias objetivas del sistema. Otros son el resultado de expectativas sobre el servicio fruto de la falta de información sobre los objetivos y aspectos de la inspección.

- Cierto absentismo en el cumplimiento de la obligación de pasar las inspecciones por parte de ciertos colectivos. (La patronal de empresas de inspección técnica de vehículos estima ese absentismo en un 20% del parque automovilístico y según los datos de los Mossos d'Esquadra la media de vehículos que detectan circulando por las carreteras catalanas sin la ITV en vigor es de 3000 mensuales, sin realizar campañas focalizadas al perseguir este incumplimiento).

- Actitudes ofensivas, violentas y desconsideradas hacia el personal inspector y administrativo en las estaciones de ITV.

1.2 Objetivos a alcanzar.

Como consecuencia de la situación generada, y expuesta con detalle en el apartado anterior, con este anteproyecto de ley se persiguen los siguientes objetivos:

	Objetivos generales	*Objetivos específicos*
1	Crear un marco legal sólido que resuelva la situación de precariedad legal actual con las sentencias que afectan a las disposiciones actualmente vigentes. - "Garantizar la seguridad jurídica en la aplicación de la normativa sobre ITV".	Sustituir la regulación actual del régimen jurídico de la inspección técnica de vehículos en Cataluña. Esta arquitectura jurídica se pretende sustituir por un nuevo régimen que dote de garantías y estabilidad jurídica al sector.
2	Mejorar la prestación del servicio de la red de estaciones, garantizando unas condiciones mínimas de prestación del servicio, teniendo en cuenta las particularidades de los distintos tipos de usuarios de los servicios y garantizando la prestación del servicio en territorios con poca población. - "Asegurar la calidad de la inspección - que el servicio se preste de forma suficiente en todo el territorio - libre elección operador - medidas sostenibilidad ambiental"	Definir condiciones mínimas de prestación de la actividad, adaptadas a los distintos tipos de usuarios del servicio y establecer condiciones objetivas para garantizar la cobertura de servicio en zonas poco atractivas económicamente, ligado a la apertura de centros en zonas más atractivas económicamente.
3	Crear una cobertura legal que permita una adaptación ágil y flexible del marco legal a las futuras evoluciones del sector de la inspección técnica de vehículos.	Diseñar un sistema jurídico y de modificaciones normativas que permita una rápida revisión, adaptación e implementación de las modificaciones de las variables que afecten a la prestación del servicio.
4	Reducir el absentismo en el cumplimiento de la obligación de pasar la ITV.	Aumentar la información y conocimiento de la ciudadanía de los objetivos de la ITV y reducir las quejas de los usuarios por la dificultad de acceder al servicio y por la calidad del mismo.

1.3 Identificación de las opciones de regulación.

La identificación y análisis posterior de las opciones de regulación se realiza en dos fases:

- En primer lugar, se analizan las diferentes posibilidades de actuación ante la situación existente, desde la perspectiva de la intervención de la Administración en el mercado de la inspección técnica de vehículos.
- En segundo lugar, se analizan los diferentes instrumentos reguladores disponibles, en caso de optar por algún tipo de intervención o actuación.

De forma previa a este análisis, se describen las limitaciones competenciales de la Generalitat de Cataluña respecto a este ámbito. Esto permite entender el motivo de las decisiones tomadas, así como las opciones descartadas.

En cuanto a las diferentes posibilidades de actuación ante la situación existente, desde la perspectiva de la intervención de la Administración en el mercado de la inspección técnica de vehículos, se identifican las siguientes posibilidades:

- No hacer nada (mantenimiento del estatus actual).
- Derogación de la legislación existente (mercado de libre acceso a la actividad).
- Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección (mercado de acceso restringido a la actividad con planificación territorial).
- Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial (mercado de libre acceso a la actividad con ponderación territorial).

En cuanto a los distintos instrumentos reguladores disponibles, se identifican las siguientes posibilidades:

- Decreto.
- Decreto-Ley.
- Ley.

1.3.1 Competencias de la Generalitat de Cataluña en materia de inspección técnica de vehículos.

En base a lo que establece el apartado 21 del artículo 149.1 de la Constitución Española, el Estado tiene la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

En base a ello, actualmente la normativa básica en materia de inspección técnica de vehículos está constituida por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

De acuerdo con el artículo 14, Requisitos de las estaciones ITV, la ejecución material de las inspecciones técnicas debe ser realizada en estaciones ITV, de acuerdo con el modelo de gestión que establezca la comunidad autónoma en el ejercicio de las sus competencias, pudiéndose ejercer de forma directa, mediante sociedades de economía mixta, o por empresas privadas (bien sea en régimen de concesión o autorización).

Este mismo artículo (14) prevé los diferentes requisitos que deben cumplir las estaciones ITV, que son:

- Los previstos en el anexo IV del mismo Real Decreto, y que hacen referencia a:
  - Requisitos generales.
  - Requisitos de calidad del servicio de inspección.
  - Requisitos de las inspecciones técnicas.
  - Requisitos respecto a los usuarios del servicio.
  - Requisitos respecto a la documentación generada en la estación de ITV.

- La acreditación de las estaciones ITV conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 como organismo de inspección de tercera parte en la inspección técnica de vehículos, realizada por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC).

- Cumplir con el régimen de incompatibilidades que puedan establecer las propias comunidades autónomas, y en todo caso las entidades titulares de las estaciones de ITV no podrán formar parte de las entidades legales ni tener vinculación con entidades legales separadas, la actividad de las cuales sea:
  - Transporte por carretera.
  - Comercio de vehículos automóviles.

De acuerdo con el artículo 21, Habilitación de las estaciones ITV, las estaciones ITV deben ser habilitadas por el órgano competente de la Comunidad Autónoma donde estén radicadas, previamente al inicio de su actividad, de acuerdo con el modelo de gestión del órgano competente. En este sentido, la Directiva 2014/45/UE del Parlamento y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos a motor y de sus remolques, en su artículo 12, Centros de inspección, prevé que los centros de inspección en los que los inspectores procedan a las inspecciones técnicas estarán autorizados por un Estado miembro o su autoridad competente.

En definitiva, la Generalitat de Cataluña tiene competencia para definir el modelo de gestión del servicio de ITV respetando los requisitos previstos en el artículo 14 del Real decreto 920/2017 y que el acceso a la actividad de los centros de inspección será necesario que siga el procedimiento de autorización administrativa, salvo que la actividad sea prestada de forma directa por la propia Generalitat.

1.3.2 Opciones de regulación según la intervención de la Administración en el mercado de la inspección técnica de vehículos.

Se identifican cuatro posibles opciones de actuación ante la problemática planteada:

1. No hacer nada. Esta opción supone la continuidad con la situación actual, y que se caracteriza por una legislación cuestionada por distintas sentencias judiciales, así como un servicio tensionado en determinadas zonas por la falta de oferta suficiente frente a la demanda de inspección. Por tanto, esta opción supone el mantenimiento del estatus actual.

2. Derogación de la legislación existente. Esta opción implica la derogación de la legislación vigente, de forma que subsidiariamente sería de aplicación directamente la normativa básica del Estado y de la Unión Europea. Según éstas no se regula de forma explícita el modelo de gestión del servicio, y en consecuencia dejaría abierta la posibilidad de que pudiera acceder libremente a la actividad cualquier operador que cumpliera con los requisitos e incompatibilidades previstas en el RD 920/2017 y previa autorización del órgano competente de la Generalitat de Cataluña, en base a las condiciones anteriormente citadas. También supondría la eliminación del establecimiento

de una tarifa máxima por la prestación del servicio. Esto en definitiva daría lugar a una situación de mercado de libre acceso a la actividad.

3. Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. Esta opción, por un lado establece las condiciones exigibles a los operadores de la inspección de la ITV que presten el servicio a las características propias y las necesidades coyunturales que presenta la actividad en Cataluña, y por otra parte, da respuesta a la enfoque de la variable del establecimiento de las estaciones de ITV previa determinación por parte de la Administración, en base al análisis de la demanda del servicio. Esta opción se prevé con el establecimiento de unas tarifas máximas a aplicar por un mismo servicio en todas las estaciones del territorio y la obligación de que la tarifa a aplicar por el operador por un mismo servicio sea la misma en cualquiera de las sus estaciones en el territorio. Esto implica un régimen de gestión basado en un mercado de acceso restringido a la actividad con planificación territorial.

4. Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. Esta opción, al igual que la anterior, prevé establecer las condiciones exigibles a los operadores de la inspección de la ITV que presten el servicio a las características propias y las necesidades coyunturales que presenta la actividad en Cataluña, pero enfoca la variable del establecimiento de las estaciones de ITV definiendo las condiciones que deben cumplirse para que, de forma automática, los operadores presten el servicio en todo el territorio. Esta opción se prevé con el establecimiento de unas tarifas máximas a aplicar por un mismo servicio en todas las estaciones del territorio, pero sin la obligación de que la tarifa a aplicar por el operador deba ser la misma en cualquiera de sus estaciones en el territorio. Esto implica un régimen de gestión basado en un mercado de libre acceso a la actividad con ponderación territorial.

1.3.3 Opciones de regulación según los instrumentos reguladores disponibles.

En base a los instrumentos reguladores disponibles, si se opta por cualquiera de las opciones que prevén desarrollo normativo (opciones 2, 3 y 4 del epígrafe anterior), las posibilidades son:

- Decreto. Este instrumento requiere la aprobación del Gobierno, previa tramitación del correspondiente proyecto de decreto de acuerdo con lo que prevé el título IV de la Ley 26/2010, de 3 de agosto, de régimen jurídico y de procedimiento de las administraciones públicas de Cataluña.

- Decreto-Ley. Este instrumento requiere la aprobación y promulgación por parte del Gobierno, y requiere la posterior validación por parte del Pleno (o Diputación Permanente) del Parlamento de Cataluña en un plazo máximo de 30 días desde la fecha de promulgación, previa tramitación del correspondiente proyecto de decreto-ley, de acuerdo con lo que prevé la Ley 13/2008 de la Presidencia de la Generalitat y del Gobierno.

- Ley. Este instrumento requiere la presentación de un proyecto de ley en el Parlamento de Cataluña (en este caso por parte del Gobierno a cargo del Consejero/a competente en la materia) a efectos de que sea debatido en sede parlamentaria por los diferentes grupos parlamentarios, posicionando- se sobre su oportunidad, sobre los principios y criterios que informan la propuesta y sobre las enmiendas que se puedan presentar. Finalizado todo el procedimiento de debate legislativo se procede a la votación en Pleno de la propuesta, para su aprobación o desestimación, todo de acuerdo con lo que prevé la Ley 13/2008 de la Presidencia de la Generalitat y del Gobierno.

2. Análisis de los impactos de las opciones consideradas.

2.1 Informe de impacto presupuestario.

El análisis del impacto presupuestario trata de identificar la afectación sobre los recursos monetarios que pueden influir en términos de ingresos y gastos en el presupuesto de la Generalidad de Cataluña las diferentes alternativas existentes para afrontar la problemática que se trata de resolver con la intervención pública en esta materia.

Dado que una de las causas que motivan la tramitación de este anteproyecto de ley es la situación jurídica en la que se encuentra el actual modelo de gestión de la ITV en Cataluña, algunas de las opciones pueden tener un impacto en el presupuesto diferente si existe interposición de reclamaciones patrimoniales (y la eventual admisión de las mismas). Las actuales autorizaciones tienen las vigencias limitadas de la siguiente forma:

- Resolución IUE/2862/2010, de 31 de agosto, afecta a los operadores APPLUS, TUV-REHINLAND y PREVENCONTROL. Estas autorizaciones tienen una duración de 25 años, y por tanto finalizan en el año 2035.

- Resolución IUE/754/2012, de 17 de abril, afecta al operador ITEVELESA. Esta autorización tiene una duración de 30 años, y por tanto finaliza el año 2042.

- Resolución IUE/1048/2013, de 6 de mayo, afecta al operador TUV-SÜD. Esta autorización tiene una duración de 30 años, y por tanto finaliza el año 2043.

En consecuencia, un eventual cambio en las condiciones de las autorizaciones existentes podría provocar la interposición de reclamaciones patrimoniales a la Generalitat por el incumplimiento de las condiciones de acceso y los derechos a ejercer la actividad derivados de dichas autorizaciones. Teniendo esto en cuenta, se considera en el análisis ulterior las dos situaciones posibles por parte de los operadores (presentación de reclamaciones patrimoniales y no presentación).

Por otro lado, se considera en este análisis del impacto presupuestario un horizonte temporal de 10 años por la estabilización de los modelos.

2.1.1 Alternativa reguladora: No hacer nada.

Esta opción implica el mantenimiento del actual estatus de modelo de gestión. Como se ha comentado anteriormente, el modelo actual se encuentra en situación jurídicamente inestable, y, en consecuencia, susceptible de ser impugnado. Por tanto, pueden darse diferentes situaciones:

a. Que no se impugne la situación actual.
b. Que se impugne el incumplimiento de las sentencias judiciales por parte de la Generalitat de Cataluña, con sanción económica.

Caso de que no se impugne la situación actual.

Para que se impugne la situación actual debe existir previamente la demanda de ejecución de la sentencia del TS. Mientras no se produzca esta situación se mantendría el estatus quo actual y esto no supone ningún impacto adicional en los presupuestos de ingresos ni de gastos de la Generalitat.

Caso de que se impugne la situación actual con sanción económica en la Generalitat de Catalunya.

En el caso de que se produjera la demanda de ejecución de la sentencia del TS, esta situación podría derivar en una sanción económica por el incumplimiento de ejecución que afectaría al presupuesto de gastos de la Generalitat de Cataluña.

2.1.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad)

Esta opción implica, de facto, la aplicación subsidiaria de la legislación estatal de base en la materia. Esto supone dejar abierta la posibilidad de que se pueda acceder libremente a la actividad cumpliendo con los requisitos e incompatibilidades previstas en el RD 920/2017 y con la previa autorización del órgano competente de la Generalitat de Cataluña, dando lugar a una situación de acceso libre a la actividad. Esto puede ser interpretado por los actuales operadores como modificación de las condiciones de la autorización. Esta modificación podría fundamentarse en la que actualmente la distribución de las estaciones de ITV es fruto de una planificación territorial, que genera una zonificación de la oferta del servicio, que condiciona la elección de los usuarios por la proximidad geográfica.

En consecuencia, esta libertad de acceso a la actividad podría derivar en una ruptura de esta planificación geográfica, y los efectos derivados de una mayor competencia en la oferta, que podría suponer la presentación de reclamaciones patrimoniales. Las situaciones que se pueden dar son:

a. No presentación de reclamaciones patrimoniales.
b. Presentación de reclamaciones patrimoniales y admisión de las mismas.
c. Presentación de reclamaciones patrimoniales y no admisión de las mismas.

Los casos a y c tendrán los mismos efectos presupuestarios.

Caso de que no se presenten reclamaciones patrimoniales o si se presentan no sean admitidas.

En este caso, los efectos presupuestarios que pueden aparecer son:

- Presupuesto de ingresos. No habría cambios dado que los ingresos actuales en la Generalitat por la actividad derivan de:

  - Las tasas que afectan a la actividad, y en este sentido no habría variación, sino reparto de la actividad entre los nuevos operadores.
  - Las tasas que afectan a la autorización de nuevos operadores, pero como la normativa estatal hace referencia a la autorización de centros de inspección, la definición de las tasas actuales no se ajusta a este modelo y, en consecuencia, no serían aplicables.

- Presupuesto de gastos. El incremento de solicitudes de autorización y el aumento de operadores existentes en el mercado supone un incremento en la labor administrativa de gestión de las autorizaciones y posteriormente de supervisión y control de los nuevos centros de inspección. Un escenario como éste, que no supone unas barreras importantes de acceso a la actividad, permitiría un aumento importante de operadores y centros de inspección, especialmente en las comarcas más densamente pobladas de Cataluña, pudiéndose presentar una situación en un horizonte a 10 años en el que aparecieran aproximadamente unos 20 operadores más con unas 40 estaciones nuevas. Esta situación requeriría un incremento de recursos humanos mínimo de 6 efectivos (2

personal administrativo y 4 personal técnico).

Caso de que se presenten reclamaciones patrimoniales y sean admitidas.

Respecto a la situación anterior, implicaría añadir en el presupuesto de gastos previsto anteriormente, la cuantía que se determinase como lucro cesante por parte de los operadores existentes actualmente.

2.1.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial).

Esta opción implica el mantenimiento de la red de estaciones existente actualmente, y en su caso, proceder a determinar la necesidad de ampliación de la red de estaciones y sus ubicaciones, cumpliendo con los requisitos e incompatibilidades previstas en el RD 920/ 2017, así como los requisitos e incompatibilidades que determine la normativa catalana, y previa autorización del órgano competente de la Generalitat de Cataluña.

Esta eventualidad ya está prevista en la actual legislación, pero no están determinados los criterios a partir de los cuales se considera que es necesario ampliar la red ni dónde debe realizarse. Por tanto, la determinación de estos criterios en el momento actual podría ser percibida como una alteración de las condiciones de las autorizaciones existentes, dado que la distribución de las estaciones de ITV es fruto de una planificación territorial, que genera una zonificación de la oferta del servicio, que condiciona la elección de los usuarios por su proximidad geográfica. Por tanto, una ampliación de la red de estaciones que implicara incremento de operadores o la ubicación de nuevas estaciones cercanas a existentes con diferentes operadores puede ser considerado una modificación de las condiciones de la autorización. (Se estima un incremento de 15 estaciones en un horizonte a 10 años).

En consecuencia, la determinación de criterios de planificación territorial de la red, y la eventual ampliación de la misma, podría derivarse en la alteración del equilibrio actual del mercado con los efectos derivados de una mayor competencia en la oferta, que podría suponer la presentación de reclamaciones patrimoniales. Las situaciones que se pueden dar son:

a. No presentación de reclamaciones patrimoniales.
b. Presentación de reclamaciones patrimoniales y admisión de las mismas.
c. Presentación de reclamaciones patrimoniales y no admisión de las mismas.

Los casos a y c tendrán los mismos efectos presupuestarios.

Caso de que no se presenten reclamaciones patrimoniales o si se presentan no sean admitidas.

En este caso, los efectos presupuestarios que pueden aparecer son:

- *Presupuesto de ingresos*.

  - Los ingresos por las tasas que afectan a la actividad no se verían afectados dado que no habrá variación adicional respecto a la situación actual, sino reparto de la actividad entre los nuevos operadores.
  - Los ingresos que afectan a la autorización de nuevos centros de inspección se incrementarían en la medida en que se incrementara la red de estaciones de ITV.

- *Presupuesto de gastos*. El presupuesto de gastos se vería afectado en la necesidad de determinar los criterios de planificación territorial y la determinación de la ampliación de

la red, en caso de necesidad. Éste es un análisis no trivial que requiere un estudio objetivo e imparcial por parte de expertos externos a la Administración (y obviamente a los operadores de la inspección). Esta situación requeriría un incremento de recursos humanos mínimo de 3 efectivos (1 personal administrativo y 2 personal técnico).

Caso de que se presenten reclamaciones patrimoniales y sean admitidas.

Respecto a la situación anterior, implicaría añadir en el presupuesto de gastos previsto anteriormente, la cuantía que se determinase como lucro cesante por parte de los operadores existentes actualmente.

2.1.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

Esta opción implica la posibilidad de acceso libre a la prestación de la actividad, cumpliendo con los requisitos e incompatibilidades previstas en el RD 920/2017, así como los requisitos e incompatibilidades que determine la normativa catalana, y previa autorización del órgano competente de la Generalitat de Cataluña. En este caso, entre los requisitos que incluye la normativa catalana, se añaden condiciones de ponderación territorial que atan la implantación de oferta inspectora en zonas con elevado parque de automóviles con la obligación de tener que generar oferta inspectora en zonas con escaso parque automovilístico.

En consecuencia, esta libertad de acceso a la actividad podría derivar en una ruptura de la actual planificación geográfica, y los efectos derivados de una mayor competencia en la oferta podría suponer la presentación de reclamaciones patrimoniales. Las situaciones que se pueden dar son:

a. No presentación de reclamaciones patrimoniales.
b. Presentación de reclamaciones patrimoniales y admisión de las mismas.
c. Presentación de reclamaciones patrimoniales y no admisión de las mismas.

Los casos a y c tendrán los mismos efectos presupuestarios.

Caso de que no se presenten reclamaciones patrimoniales o si se presentan no sean admitidas.

En este caso, los efectos presupuestarios que pueden aparecer son:

- *Presupuesto de ingresos*.

  - Los ingresos por las tasas que afectan a la actividad no se verían afectados dado que no habrá variación adicional respecto a la situación actual, sino reparto de la actividad entre los nuevos operadores.
  - Los ingresos que afectan a la autorización de nuevos centros de inspección se incrementarían en la medida en que se incrementara la red de estaciones de ITV.

- *Presupuesto de gastos*. El incremento de solicitudes de autorización y el aumento de operadores existentes en el mercado supone un incremento en la labor administrativa de gestión de las autorizaciones y posteriormente de supervisión y control de los nuevos centros de inspección. Un escenario como éste, que supone contrapesos a la apertura de nuevos centros de forma simultánea en zonas atractivas económicamente y zonas menos atractivas, permite un aumento de operadores y centros de inspección ajustado a la demanda real del servicio por parte de los usuarios. En estas circunstancias puede

preverse una situación inicial de cierta inestabilidad con la aparición de nuevos operadores y centros en el territorio. En cualquier caso, este modelo comporta una adaptación natural a la evolución de la demanda, y en consecuencia a medio y largo plazo una situación más estable de cierre y apertura de nuevas estaciones con una red final con 6 operadores más y 15 estaciones más de las actuales. Esta situación requeriría un incremento de recursos humanos mínimo de 6 efectivos (2 personal administrativo y 4 personal técnico).

Caso de que se presenten reclamaciones patrimoniales y sean admitidas.

Respecto a la situación anterior, implicaría añadir en el presupuesto de gastos previsto anteriormente, la cuantía que se determinase como lucro cesante por parte de los operadores existentes actualmente.

2.1.5 Resumen comparativo de impacto presupuestario de las distintas alternativas.

Alternativas:

- A.1: No hacer nada
- A.2: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad)
- A.3: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)
- A.4: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial)

		Presupuesto de ingresos	*Presupuesto de gastos*
A.1	*No impugnación*	Sin efectos	Sin efectos
	Impugnación con sanción económica	Sin efectos	Sanción económica (y desarrollo de alguna de las otras alternativas)
A.2	*No reclamación patrimonial*	Sin efectos	Incremento de recursos personales (2 per. Administrativo + 4 per. Técnico)
	Reclamación patrimonial	Sin efectos	Incremento de recursos personales (2 per. Administrativo + 4 per. Técnico) Reclamación patr. (lucro cesante)
A.3	*No reclamación patrimonial*	Tasas de sol. Autorización 15 expedientes **(*)**	Incremento de recursos personales (1 per. Administrativo + 2 per. Técnico) Contracte adm. para determinación criterios planificación territorial
	Reclamación patrimonial	Tasas de sol. Autorización 15 expedientes **(*)**	Incremento de recursos personales (1 per. Administrativo + 2 per. Técnico) Contracte adm. para determinación criterios planificación territorial Reclamación patr. (lucro cesante)
A.4	*No reclamación patrimonial*	Tasas de sol. Autorización 37 expedientes **(**)**	Incremento de recursos personales (2 per. Administrativo + 4 per. Técnico)
	Reclamación patrimonial	Tasas de sol. Autorización 37 expedientes **(**)**	Incremento de recursos personales (2 per. Administrativo+ 4 per. Técnico) Reclamación patr. (lucro cesante)

(*) 15 expedientes nuevas autorizaciones alternativa A.3 horizonte 10 años: se estiman 10 expedientes de nuevas autorizaciones los dos primeros años, ninguna entre el 3º y 5º año, y 5 entre el 6º y 10º año

(**) 37 expedientes nuevas autorizaciones alternativa A.4 horizonte 10 años: se estiman 20 expedientes de nuevas autorizaciones los dos primeros años, 12 entre el 3º y 5º año y 5 entre el 6º y el 10º año

Los valores económicos de los distintos impactos presupuestarios son:

- Tasas de solicitud de autorización. (3.800 €/expediente)
- Sanción económica impugnación de no aplicación de las sentencias judiciales (3.000.000 €)

- Recursos personal administrativo (19.000 €/persona año) (10 años)
- Recursos personal técnico (25.000 €/persona año) (10 años)
- Reclamación patrimonial (Acceso libre a la actividad). (10.000.000 €)
- Reclamación patrimonial (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial). (500.000 €)
- Reclamación patrimonial (Acceso libre actividad con ponderación territorial). (2.500.000 €)
- Contrato administrativo por determinación criterios planificación territorial (100.000€)

		Presupuesto ingresos	*Presupuesto gastos*
A.1	No impugnación	0,00 €	0,00 €
	Impugnación con sanción económica	0,00 €	3.000.000,00 €
A.2	No reclamación patrimonial	0,00 €	1.380.000,00 €
	Reclamación patrimonial	0,00 €	11.380.000,00 €
A.3	No reclamación patrimonial	57.000,00 €	790.000,00 €
	Reclamación patrimonial	57.000,00 €	1.290.000,00 €
A.4	No reclamación patrimonial	140.600,00 €	1.380.000,00 €
	Reclamación patrimonial	140.600,00 €	3.880.000,00 €

2.2 Informe de impacto normativo en términos de simplificación y reducción de cargas administrativas.

La eventual modificación del régimen jurídico del servicio de la ITV tiene un impacto no homogéneo en el tiempo en lo que se refiere a las cargas administrativas. Para algunas de las alternativas, es en las fases iniciales cuando las cargas administrativas tienen un mayor impacto y relevancia. En este sentido en un horizonte temporal de 10 años la situación es previsible que se estabilice.

A.1. Alternativa reguladora: No hacer nada

Esta alternativa, desde el punto de vista de cargas administrativas, no genera nuevas. En consecuencia, tiene un coste de implantación nulo, dado que mantendría la red de estaciones invariable respecto a la situación actual.

A.2. Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).

Esta alternativa, desde el punto de vista de cargas administrativas, la carga administrativa adicional es la necesidad de que las nuevas estaciones que se creen y las estaciones que se cierren requerirán la tramitación de los correspondientes expedientes de autorización administrativa, que serán de baja complejidad. En un mercado de libre acceso, el ritmo de apertura y cierre de estaciones, especialmente en el inicio de la implantación del modelo, será elevado, con los correspondientes costes administrativos que implica.

Además, esta opción requerirá tramitar la correspondiente derogación de la ley vigente que regula el actual régimen de prestación del servicio mediante otra disposición con carácter legislativo

A corto plazo (en los primeros 2 años):

- Gestión de derogación de la ley vigente (coste Administración Pública: bajo)
- Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (volumen: alto (20 exp/año); carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo)
- Gestión expedientes de autorización de cierre de estaciones de ITV (volumen: alto (12 exp/año); carga administrativa empresarial: alta; coste Administración Pública: alto)

		carga	expedientes	dias	personas	
Gestión derogación de la ley vigente						
	Coste gestión AP	baja	1	25		6.415,00 €
Gest exp aut apertura estación ITV						
	Carga adm empresarial	media	40	30	3	450.000,00 €
	Coste gestión AP	baja	40	4		41.056,00 €
Gest exp aut cierre estación ITV						
	Carga adm empresarial	alta	24	50	3	450.000,00 €
	Coste gestión AP	alta	24	20		123.168,00 €
						1.070.639,00 €

Entre el 3º y 5º año:

- Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (volumen: medio (7 exp/año); carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo)
- Gestión expedientes de autorización de cierre de estaciones de ITV (volumen: bajo (4 exp/año); carga administrativa empresarial: alta; coste Administración Pública: alto)

		carga	expedientes	días	personas	
Gest exp aut apertura estación ITV						
	Carga adm empresarial	media	21	30	3	236.250,00 €
	Coste gestión AP	baja	21	4		21.554,40 €
Gest exp aut cierre estación ITV						
	Carga adm empresarial	alta	12	50	3	225.000,00 €
	Coste gestión AP	alta	12	20		61.584,00 €
						44.388,40 €

Entre el 6º y 10º año:

- Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (volumen: bajo (4 exp/año); carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo)
- Gestión expedientes de autorización de cierre de estaciones de ITV (volumen: alto (1 exp/año); carga administrativa empresarial: alta; coste Administración Pública: alto)

		carga	expedientes	dias	personas	
Gest exp aut apertura estación ITV						
	Carga adm empresarial	media	20	30	3	225.000,00 €
	Coste gestión AP	baja	20	4		20.528,00 €

Gest exp aut cierre estación ITV						
	Carga adm empresarial	alta	5	50	3	93.750,00 €
	Coste gestión AP	alta	5	20		25.660,00 €
						364.938,00 €

A.3. Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)

Esta alternativa de regulación implica un ritmo de apertura y cierre de estaciones mucho más reducido que el anterior, pero la gestión de los concursos de ampliación de la red supondrá una carga administrativa muy considerable, así como la gestión de las autorizaciones de nuevas estaciones, de una complejidad media.

Esta opción requerirá tramitar una disposición con rango de ley para definir esta nueva alternativa reguladora, distinta a la actual, y derogar el actual modelo.

A corto plazo (en los primeros 2 años):

- Gestión de derogación de la ley vigente y tramitación de nueva legislación (coste Administración Pública: alto)
- Gestión de tramitación contrato por el estudio de ampliación de la red (carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: medio)
- Gestión de tramitación de concurso de adjudicación de nuevas estaciones (carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: alto)
- Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (volumen: medio (5 exp/año); carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo)

		carga	expedientes	días	personas	
Gestión derogación de la ley vigente y tramitación nueva ley						
	Coste gestión AP	alta	1	375		96.225,00 €
Gestión contrato estudio ampliación red						
	Coste gestión AP	media	1	60		15.396,00 €
	Carga adm empresarial	media	1	125	3	46875,00 €
Gest exp aut apertura estación ITV						
	Coste gestión AP	alta	1	250		64.150,00 €
	Carga adm empresarial	alta	1	400	3	150.000,00 €
Gest exp aut cierre estación ITV						
	Carga adm empresarial	media	10	30	3	112.500,00 €
	Coste gestión AP	baja	10	4		10.264,00 €
						495.410,00 €

Entre el 3er y 5º año:

- No se prevén cargas administrativas

Entre el 6º y 10º año:

- Gestión de tramitación contrato para el estudio de ampliación de la red (coste Administración Pública: medio) –(a los 5 años es necesario definir las nuevas necesidades)
- Gestión de tramitación de concurso de adjudicación de nuevas estaciones (carga administrativa empresarial: alta; coste Administración Pública: alto)
- Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (volumen: bajo (1 exp/año); carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo)

		carga	expedientes	días	personas	
Gestión contrato estudio ampliación red						
	Coste gestión AP	media	1	60		15.396,00 €
	Carga adm empresarial	media	1	125	3	46.875,00 €
Gestión concurso adjudicación nuevas estaciones						
	Coste gestión AP	alta	1	250		64.150,00 €
	Carga adm empresarial	alta	1	400	3	150.000,00 €
Gest exp aut apertura estación ITV						
	Carga adm empresarial	media	5	30	3	56.250,00 €
	Coste gestión AP	baja	5	4		5.132,00 €
						337.803,00 €

A.4. Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

Esta alternativa reguladora supone un ritmo de apertura y cierre sensiblemente superior al de la alternativa anterior, pero sustancialmente inferior al del modelo de acceso libre a la actividad. En este caso habrá que prever como cargas administrativas también la gestión de las autorizaciones que serán de alta complejidad.

Esta opción requerirá tramitar una disposición con rango de ley para definir esta nueva alternativa reguladora, distinta a la actual, y derogar el actual modelo.

A corto plazo (en los primeros 2 años):

- Gestión de derogación de la ley vigente y tramitación de nueva legislación (coste Administración Pública: alto)
- Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (volumen: medio (10 exp/año); carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo)
- Gestión expedientes de autorización de cierre de estaciones de ITV (volumen: bajo (0.5 exp/año); carga administrativa empresarial: alta; coste Administración Pública: alto)

		carga	expedientes	días	personas	
Gestión derogación ley vigente y tramitación						
	Coste gestión AP	alta	1	375		96.225,00 €
Gest exp aut apertura estación ITV						
	Carga adm empresarial	media	20	30	3	225.000,00 €
	Coste gestión AP	baja	20	4		20.528,00 €
Gest exp aut cierre estación ITV						
	Carga adm empresarial	alta	1	50	3	18.750,00 €
	Coste gestión AP	alta	1	20		5.132,00 €
						341.753,00 €

Entre el 3er y 5º año:

- Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (volumen: bajo (4 exp/año); carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo)
- Gestión expedientes de autorización de cierre de estaciones de ITV (volumen: bajo (0.33 exp/año); carga administrativa empresarial: alta; coste Administración Pública: alto)

		carga	expedientes	días	personas	
Gest exp aut apertura estación ITV						
	Carga adm empresarial	media	12	30	3	135.000,00 €
	Coste gestión AP	baja	13	4		3.079,20 €
Gest exp aut cierre estación ITV						
	Carga adm empresarial	alta	1	50	3	18.750,00 €
	Coste gestión AP	alta	1	20		5.132,00 €
						161.961,20 €

Entre el 6º y 10º año:

- Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (volumen: bajo (1 exp/año); carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo)
- Gestión expedientes de autorización de cierre de estaciones de ITV (volumen: alto (0,2 exp/año); carga administrativa empresarial: alta; coste Administración Pública: alto)

		carga	expedientes	días	personas	
Gest exp aut apertura estación ITV						
	Carga adm empresarial	media	5	30	3	56.250,00 €
	Coste gestión AP	baja	5	4		5.132,00 €
Gest exp aut cierre estación ITV						
	Carga adm empresarial	alta	1	50	3	18.750,00 €
	Coste gestión AP	alta	1	20		5.132,00 €
						85.264,00 €

2.2.1 Resumen comparativo de impacto normativo.

Alternativas:

- A.1: No hacer nada
- A.2: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad)

- A.3: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)
- A.4: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial)

	Cargas administrativas	*Costes cargas administrativas*
A.1	No hay	0,00 €
A.2	- Gestión de derogación de la ley vigente (coste Administración Pública: bajo) - Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo) - Gestión expedientes de autorización de cierre de estaciones de ITV (carga administrativa empresarial: alta; coste Administración Pública: alto)	1.979.965,4 €
A.3	- Gestión de derogación de la ley vigente y tramitación de nueva legislación (coste Administración Pública: alto) - Gestión de tramitación contrato por el estudio de ampliación de la red (carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: medio) - Gestión de tramitación de concurso de adjudicación de nuevas estaciones (carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: alto) - Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo)	833.213,00 €
A.4	- Gestión de derogación de la ley vigente y tramitación de nueva legislación (coste Administración Pública: alto) - Gestión expedientes de autorización de apertura de estaciones de ITV (carga administrativa empresarial: media; coste Administración Pública: bajo) - Gestión expedientes de autorización de cierre de estaciones de ITV (carga administrativa empresarial: alta; coste Administración Pública: alto)	588.978,20 €

2.3 Informe de impacto de género.

El servicio de ITV está dirigido a toda la población titular de vehículos sometidos a la inspección técnica. Esta población es muy amplia y heterogénea en función de la tipología de vehículo. La población usuaria del servicio de ITV de vehículos de uso particular está muy diversificada y, en consecuencia, los usuarios del servicio son muy heterogéneos. La población usuaria del servicio de vehículos de los sectores profesionales (transporte de pasajeros, transporte de mercancías, vehículos agrícolas y de servicios, …) es mayoritariamente masculina.

En cuanto al personal involucrado en la prestación del servicio de ITV, es principalmente masculino, sobre todo en lo que se refiere al personal directamente involucrado con la inspección técnica en línea de inspección. Por lo que respecta al personal dedicado a gestión

administrativa, la distribución de personal por género está más igualada entre mujeres y hombres.

El planteamiento de las alternativas no tiene un impacto significativo en términos de género.

2.4 Informe de impacto económico, social y ambiental.

El análisis del impacto económico y social trata de identificar y analizar los costes y beneficios para la sociedad en su conjunto, de las diferentes alternativas de actuación pública que pueden implementarse para resolver las problemáticas existentes.

2.4.1 Identificación de problemáticas a resolver.

La intervención pública en la regulación del régimen de prestación del servicio de ITV en Cataluña viene dada por la existencia de varias problemáticas con distintos orígenes:

1. La inestabilidad legal del marco normativo vigente como consecuencia de su anulación por parte de sentencias judiciales, y que cuestiona la legalidad de la actividad de todos los operadores que actúan en un servicio definido por la UE como de interés general.

2. La detección de deficiencias existentes en el servicio prestado por la actual red de estaciones de ITV, que genera dificultades para la concertación de determinados servicios a colectivos con relevancia económica y retraso en la resolución de los trámites administrativos que se realizan en las estaciones de ITV.

3. La dificultad de adaptar soluciones rápidas y ágiles a los cambios coyunturales del contexto que afecta a la prestación del servicio.

4. El elevado absentismo del cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica del vehículo y la poca utilidad social del servicio percibida por los usuarios.

2.4.2 Actores relacionados con la prestación del servicio de ITV.

El servicio de inspección técnica de vehículos es una actividad que afecta de forma directa a un volumen muy elevado de la población, en general, ya todos los sectores económicos productivos. En este sentido, se pueden identificar a los siguientes actores afectados directamente por esta actividad:

- Usuarios del servicio de ITV a efectos de:

  - Pasar las inspecciones técnicas reglamentarias de los vehículos.

  - Realizar trámites administrativos en las estaciones como consecuencia de determinadas circunstancias que afecten a modificaciones de los vehículos, los usos de éstos o por circunstancias que afecten a la documentación del vehículo.

    Dentro de los usuarios del servicio se pueden identificar:

  - La población en general titular de vehículos. (En general los propietarios particulares de automóviles, ciclomotores y motocicletas)

  - Los titulares de vehículos utilizados como herramienta de trabajo. En este grupo se pueden identificar de forma muy específica los siguientes sectores:

- El de los vehículos de transporte de pasajeros en general. Dentro de este podemos diferenciar:
  - ✓ Los vehículos de transporte público
  - ✓ Los vehículos de transporte privado. (Existen asociaciones profesionales)
  - ✓ Los vehículos de transporte privado (taxi y VTC) (Existen asociaciones y sindicatos)
- El de los vehículos de transporte de mercancías. (Existen asociaciones profesionales)
- El de los vehículos utilizados para actividades agrícolas. (Existen asociaciones profesionales)
- El de los vehículos especiales para obra.
- El de los vehículos utilizados para otras actividades comerciales.
- El de los vehículos utilizados para cuerpos de seguridad y bomberos.

• Los comercializadores de vehículos de importación.

- Entidades titulares de estaciones que presten el servicio de inspección técnica de vehículos. Dentro de estas entidades deben distinguirse:

  • Entidades que están prestando actualmente el servicio de ITV en Cataluña.
  • Entidades que no prestan actualmente el servicio de ITV en Cataluña (pero si lo prestan en otros territorios del resto del Estado o de fuera)

- Talleres de reparación de vehículos, como entidades donde:
  • Pueden realizarse las correcciones de los defectos detectados en las inspecciones técnicas de los vehículos
  • Deben realizar certificaciones de instalación/desinstalación de determinados elementos en el vehículo.

- Autoridades en materia de tráfico:

  • Cuerpos policiales con competencias en tráfico: Encargados de velar por que los vehículos que circulan por las vías públicas cumplen con las obligaciones que establece la reglamentación.
  • Dirección General de Tráfico (DGT): Órgano titular del Registro General de Vehículos en el que consten todas las inspecciones y actuaciones realizadas en los vehículos.

- Autoridad en materia de seguridad industrial: Encargada de velar por que las inspecciones y actuaciones realizadas en las estaciones de ITV se hagan de acuerdo con lo que prevé la normativa específica y de garantizar las condiciones establecidas de prestación del servicio a los usuarios.

2.4.3 Variables del enfoque del análisis económico, social y ambiental.

Dadas las características de la actividad a regular, este análisis incide de forma evidente en la afectación a las siguientes cuestiones:

	Impacto económico	*Impacto social*	*Impacto ambiental*
El mercado de la oferta y la demanda del servicio de ITV	x		

Igualdad de acceso al servicio de ITV, por parte de los diferentes tipos de usuarios	x	x	
El equilibrio y cobertura territorial del servicio de ITV	x	x	
El control y supervisión de la actividad por parte de la Administración		x	
La sostenibilidad ambiental y eficiencia energética del servicio de ITV	x		x
La calidad técnica de las actuaciones realizadas en las estaciones de ITV	x	x	x

En este sentido, las características de las diferentes alternativas mencionadas en el apartado 1.3.2 que afectan a las variables del análisis económico, social y ambiental son:

A.1. Alternativa reguladora: No hacer nada

- Existencia de una red derivada de una planificación territorial de los años 80, con una pequeña ampliación en 2013.
- Establecimiento de condiciones específicas de la prestación del servicio y requisitos específicos adicionales de los establecimientos de las estaciones de ITV.
- Establecimiento de tarifas máximas por los distintos servicios (no revisadas desde 2009).
- Obligación de aplicación en toda la red de estaciones de un mismo operador la tarifa que por cada servicio decida aplicar.

A.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).

- Libertad de establecimiento de estaciones en cualquier ubicación del territorio (con el cumplimiento de los requisitos de competencia técnica previstos en la legislación básica).
- Libertad de establecimiento de precios por los servicios ofrecidos.

A.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)

- Planificación administrativa de ampliación/modificación de la red de estaciones.
- Establecimiento de condiciones específicas de la prestación del servicio y requisitos específicos adicionales de los establecimientos de las estaciones de ITV.
- Establecimiento de tarifas máximas por los distintos servicios.
- Obligación de aplicación en toda la red de estaciones de un mismo operador de la tarifa que por cada servicio decida aplicar.

A.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

- Libertad de establecimiento de estaciones en cualquier ubicación del territorio (con el cumplimiento de las condiciones de ponderación territorial).
- Establecimiento de condiciones específicas de la prestación del servicio y requisitos específicos adicionales de los establecimientos de las estaciones de ITV.
- Establecimiento de tarifas máximas por los distintos servicios.

2.4.3.1 El mercado de la oferta y la demanda del servicio de ITV.

Características de la variable en el contexto actual.

El mercado de oferta y demanda del servicio de ITV en Cataluña se caracteriza por una demanda de alrededor de 3.000.000 de actuaciones anuales por una red de 50 estaciones fijas con 122 líneas de inspección. El precio de estas actuaciones viene regulado por unas tarifas máximas. Estas tarifas respecto al coste de realización de las diferentes actuaciones, no suponen el mismo rendimiento económico, sino que determinadas actuaciones tienen mayor rendimiento teniendo en cuenta la relación tarifa/recursos.

La ubicación geográfica de las estaciones deriva de la planificación territorial realizada a inicios de los años 80 (con la ampliación de 6 estaciones en 2012 en base a una ampliación de la planificación territorial existente). Esta distribución de la red, unido al patrón de comportamiento de los usuarios del servicio, que suelen acudir a la estación más cercana (especialmente en un mercado en el que no existe incentivo por competencia en precios) favorece la existencia de "mercados casi -monopolísticos".

A.1 Alternativa reguladora: No hacer nada.

En este caso, que es la situación actual, los ofertantes del servicio, al existir una fuerte demanda de todo tipo de inspecciones (más y menos rentables) tienden a orientar su oferta de servicios a aquellos productos más rentables en detrimento de los menos rentables, con la intención de captar el mercado de las solicitudes de los productos con rentabilidad económica. De forma simplificada, los productos con mayor rentabilidad son la inspección periódica de los vehículos tipo turismo y motocicletas, mientras que los productos con baja rentabilidad son especialmente:

- La inspección de vehículo de transporte de pasajeros.
- La inspección de vehículo de transporte pesado de mercancías.
- La inspección de vehículo agrícola.
- Los trámites administrativos de reformas de importancia.

Las actividades con menor rentabilidad afectan especialmente a sectores profesionales, con el impacto que esta ineficiencia genera en la economía particular de las empresas y en general de la sociedad.

A.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).

La combinación de los factores por esta alternativa tienen un impacto en el mercado de la oferta y la demanda del servicio de ITV, que teniendo en cuenta la distribución del parque de vehículos de Cataluña, es previsible que a corto plazo los ofertantes del servicio tenderán a concentrar la oferta (instalación de estaciones) en las zonas más densamente pobladas del territorio (Barcelonés, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental y Maresme), donde existirá una fuerte competencia en precios mientras que muchas comarcas con baja densidad de población podrían quedar sin servicio de ITV. La eliminación de la legislación existente comportaría la eliminación de la tarifa máxima, y en consecuencia los distintos agentes podrían competir en precio para captar clientes. Una competencia que en casos existentes en otros sitios (Comunidad de Madrid o Región de Murcia) ha evolucionado hacia una relajación de los estándares de rigor y calidad en las actuaciones (inspección o trámites administrativos).

A.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tienen un impacto en el mercado de la oferta y la demanda del servicio de ITV, que de entrada supondría el mantenimiento de la red existente de estaciones de ITV, y requeriría, en primer lugar, la determinación de los criterios para estudiar y analizar las eventuales necesidades de ampliación de la red a efectos de decidir, en su caso, el número y ubicaciones de las nuevas estaciones de ITV. La determinación de estos criterios no está exenta de diferentes interpretaciones de cómo deben establecerse y la determinación de las ubicaciones también, y una y otra cosa se influyen mutuamente.

Esta opción sigue basándose en un planteamiento de asignación de facto de los vehículos empadronados en un territorio en la estación de ITV más cercana, atendiendo a los patrones de comportamiento de los usuarios del servicio.

A.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tienen un impacto en el mercado de la oferta y la demanda del servicio de ITV, que de facto supone inicialmente el mantenimiento de la red existente de estaciones de ITV, dado que los operadores actualmente autorizados en Cataluña, cumplen con un nivel bastante elevado los requisitos de ponderación territorial, y permite la apertura de nuevas estaciones allá donde la demanda es más elevada, evitando un vaciado y traslado de establecimientos de las zonas con menor interés económico hacia las zonas más atractivas, con el contrapeso que supone la apertura de estaciones en zonas menos atractivas al abrir o ampliar la oferta de servicio en las zonas más atractivas (de acuerdo a los criterios de ponderación territorial).

2.4.3.2 Igualdad de acceso al servicio de ITV, por parte de los distintos tipos de usuarios.

Características de la variable en el contexto actual.

El acceso al servicio viene regulado por la oferta que ponen a disposición de los usuarios las entidades ofertantes del servicio. Al existir una elevada demanda respecto a la oferta existente, estos oferentes pueden orientarla a los productos más rentables y seleccionar discrecionalmente a la clientela, dado que no existen ni disposiciones que explícitamente prohíban esta práctica ni mecanismos efectivos para controlarlo.

En consecuencia, para aquellos sectores y actores profesionales con menor capacidad de influencia (como es el caso de las PYMES) la oferta de servicio es más reducida, y en consecuencia el acceso al servicio respecto a otros demandantes es más complicado.

A.1 Alternativa reguladora: No hacer nada.

En este caso, que es la situación actual, la situación de dificultad de acceso al servicio por parte de todos los usuarios en general, y de forma mucho más acusada en las zonas más densamente pobladas y de los colectivos con menor capacidad de influencia se mantendrá y agravará con el incremento continuo de la demanda, dado que de forma natural existe un incremento del parque de vehículos, añadido a que en estos momentos existe incertidumbre tanto económica como de tipología de tecnología a elegir al adquirir un vehículo , lo que provoca que el parque de vehículos se vaya envejeciendo paulatinamente, con lo que aumenta la frecuencia de inspección de los vehículos censados.

A.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).

La combinación de los factores para esta alternativa tiene un impacto en el acceso al servicio de la ITV, que supondrá que la propia iniciativa privada evaluará la viabilidad económica de abrir estaciones en función de la demanda prevista, los costes fijos y variables propios actividad y los precios de sus servicios. Esta opción puede comportar a corto plazo una traslación y acumulación de la oferta de servicio en las zonas más económicamente rentables, donde habría una fuerte competencia en precio y una previsible disminución de la oferta en zonas con menor demanda, donde previsiblemente subirían los precios de los servicios. Esta situación a medio y largo plazo es previsible que evolucione a una situación más estable en la que el mercado establezca el precio de los servicios de forma diferenciada en cada zona, en función de la relación entre oferta-demanda existente.

A.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en el acceso al servicio de la ITV, una vez definida una planificación territorial que realmente aumente la oferta de servicio suficientemente, puede favorecer la absorción del exceso de demanda. Si la planificación territorial es insuficiente, mantendrá los problemas de acceso a los servicios con otra intensidad.

A.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en el acceso al servicio de la ITV que implicará una lenta ampliación de la oferta, dadas las obligaciones derivadas de la ponderación territorial. Esto debe permitir una progresiva absorción del exceso de demanda existente en determinadas zonas. Además permitirá ajustar los precios de sus servicios a los costes reales de producción en función de su localización, respetando no superar las tarifas máximas.

2.4.3.3 El equilibrio y cobertura territorial del servicio de ITV.

Características de la variable en el contexto actual.

La ubicación geográfica de las estaciones proviene mayoritariamente de la planificación territorial realizada a inicios de los años 80, con la ampliación que se realizó como consecuencia de la aprobación del modelo derivado de la Ley 12/2008 de seguridad industrial, que entre los años 2012 y 2013 incrementó en 6 estaciones la red existente hasta ese momento, de forma que actualmente existen 50 estaciones disponibles con 122 líneas de inspección. La distribución territorial de la red, desde el inicio, tuvo el objetivo de que hubiera estaciones de ITV en todas las comarcas. En estos momentos la mayoría dispone, como mínimo, de una estación de ITV.

En estos momentos, de acuerdo con lo que establece el apartado 4 de la Disposición Adicional Novena de la Ley 2/2021, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público, se suspende el otorgamiento de nuevas autorizaciones de titulares de estaciones de inspección técnica de vehículos que prevén los artículos 26.1 y 37 de la Ley 12/2008 hasta la entrada en vigor de una ley que regule el nuevo marco jurídico del servicio de interés general de la inspección técnica de vehículos. En consecuencia, en tanto no se apruebe este nuevo marco jurídico del servicio, no puede haber modificación de la red existente.

A.1 Alternativa reguladora: No hacer nada.

En ese caso se mantendría la actual red de estaciones. Esta red cubre bastante el territorio (sólo 5 comarcas no disponen de estación de ITV, y son comarcas con poca población) y, cuando se consigue cita para acceder al servicio, los desplazamientos de los usuarios a la estación más cercana no son excesivamente largos.

A.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en el equilibrio y cobertura territorial del servicio de ITV que, de acuerdo con las dimensiones del territorio y la heterogeneidad de su distribución poblacional (y en consecuencia de su parque de vehículos) , hace exista una tendencia a la deslocalización de estaciones de zonas con poca densidad de población hacia las zonas más densamente pobladas, con el único incentivo para mantenerse o abrir estaciones en las primeras zonas, del reequilibrio económico mediante la elevación de precios.

A.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial).

La combinación de los factores para esta alternativa tiene un impacto en el equilibrio y cobertura territorial del servicio de ITV que, mantendrá la cobertura territorial existente, y cuando se determine la nueva planificación territorial, si ésta prevé ampliación de la red, permitirá un incremento de la cobertura.

A.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en el equilibrio y cobertura territorial del servicio de ITV que, a corto plazo supondrá un crecimiento sostenido de la red tanto en las zonas más densamente pobladas como en las zonas menos pobladas, con especial relevancia en las comarcas que actualmente no disponen de estación de ITV.

2.4.3.4 El control y supervisión de la actividad por parte de la Administración.

Características de la variable en el contexto actual.

De acuerdo con la Directiva 2014/45/UE, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos a motor y de sus remolques, se establece que la inspección técnica de los vehículos es una actividad soberana que necesariamente deben realizar los estados u organismos públicos o privados bajo su supervisión. Dado que en Cataluña la prestación del servicio es realizada por entidades privadas en régimen de autorización administrativa, la Generalidad de Cataluña, como autoridad competente en la supervisión de esta actividad soberana en el territorio de Cataluña, ejerce el control y supervisión de actividad desarrollada por los operadores autorizados. Este control y supervisión implica:

- Velar por el mantenimiento de las condiciones de autorización y los requisitos para poder desarrollar la actividad.
- Velar por la correcta aplicación de las normas técnicas de inspección en los vehículos inspeccionados, así como la correcta aplicación de los criterios de resolución de los trámites administrativos que se resuelven en las estaciones de ITV.

- Velar por el cumplimiento de las condiciones de prestación del servicio a los usuarios definidas por la Generalidad de Cataluña.
- Resolver las dudas, quejas y controversias planteadas por los usuarios del servicio respecto a las actuaciones de los operadores.
- Impulsar los cambios y adaptaciones normativas y tecnológicas en la actividad y en la red de estaciones de ITV.

A.1 Alternativa reguladora: No hacer nada.

Esta alternativa implica que seguirán operando las 5 entidades que actualmente disponen de autorización administrativa. El número actual de operadores es pequeño, y dado que está congelada la ampliación de la red de estaciones implica que la actividad de control y supervisión actual de la Administración se circunscribe a:

- Supervisión del cumplimiento de las condiciones específicas de desarrollo de la actividad.
- Supervisión de la correcta aplicación de los protocolos de inspección.
- Resolución de dudas, quejas y controversias planteadas por los usuarios del servicio respecto a las actuaciones de los operadores.
- Implementación de los cambios y adaptaciones normativas y tecnológicas en la actividad y en la red de estaciones de ITV.

A.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en el control y supervisión de la actividad por parte de la Administración que supondrá previsiblemente un aumento de los operadores y estaciones existentes en el mercado. Esto en la actividad de control y supervisión implicará:

- Supervisión del cumplimiento de las condiciones específicas de desarrollo de la actividad. (Aumentado respecto al caso de no hacer nada por el incremento de operadores y la previsible apertura y cierre de estaciones)
- Supervisión de la correcta aplicación de los protocolos de inspección. (Aumentado respecto al caso de no hacer nada por el incremento de operadores y estaciones)
- Resolución de dudas, quejas y controversias planteadas por los usuarios del servicio respecto a las actuaciones de los operadores.
- Implementación de los cambios y adaptaciones normativas y tecnológicas en la actividad y en la red de estaciones de ITV. (Se incrementará el esfuerzo necesario por la coordinación por parte de la Administración)

A.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en el control y supervisión de la actividad por parte de la Administración que puede suponer un ligero aumento de los operadores existentes en el mercado. Esto en la actividad de control y supervisión implicará, pocos cambios respecto a la alternativa de no hacer nada nuevo:

- Supervisión del cumplimiento de las condiciones específicas de desarrollo de la actividad.
- Supervisión de la correcta aplicación de los protocolos de inspección.
- Resolución de dudas, quejas y controversias planteadas por los usuarios del servicio respecto a las actuaciones de los operadores.

- Implementación de los cambios y adaptaciones normativas y tecnológicas en la actividad y en la red de estaciones de ITV.

A.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en el control y supervisión de la actividad por parte de la Administración que supondrá previsiblemente un aumento de los operadores y estaciones existentes en el mercado. Esto en la actividad de control y supervisión implicará:

- Supervisión del cumplimiento de las condiciones específicas de desarrollo de la actividad. (Aumentado respecto al caso de no hacer nada por el incremento de operadores y la previsible apertura y cierre de estaciones)
- Supervisión de la correcta aplicación de los protocolos de inspección. (Aumentado respecto al caso de no hacer nada por el incremento de operadores y estaciones)
- Resolución de dudas, quejas y controversias planteadas por los usuarios del servicio respecto a las actuaciones de los operadores.
- Implementación de los cambios y adaptaciones normativas y tecnológicas en la actividad y en la red de estaciones de ITV. (Se incrementará el esfuerzo necesario por la coordinación por parte de la Administración)

2.4.3.5 La sostenibilidad ambiental y eficiencia energética del servicio de ITV.

Características de la variable en el contexto actual.

Actualmente, en el desarrollo de la actividad del servicio de ITV las medidas de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética que se han implementado son las derivadas de las obligaciones legales existentes, en relación con aspectos de reciclaje de residuos y contaminación atmosférica y sonora.

A.1 Alternativa reguladora: No hacer nada.

Esta alternativa implica mantener la actual política de adaptación del servicio de ITV las obligaciones legales que se establezcan de forma genérica tanto en el aspecto de la sostenibilidad ambiental como de la eficiencia energética.

A.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en la sostenibilidad ambiental y eficiencia energética del servicio de ITV que puede suponer que un incremento de los requerimientos medioambientales y de eficiencia energética afecte a la rentabilidad económica de los establecimientos y esto suponga cierre de estaciones y/o incremento de precios de los servicios.

A.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en la sostenibilidad ambiental y eficiencia energética del servicio de ITV, que implicará que dada la capacidad de establecer condiciones específicas para la prestación del servicio a los operadores, la

Administración puede implementar medidas adicionales a las establecidas genéricamente por el resto de la sociedad y sectores productivos. En este caso, teniendo en cuenta las características del modelo, no afectará a la cobertura del servicio, pero la implantación de estas mejoras supondrá inversiones que pueden afectar a la rentabilidad económica, y dada la existencia de tarifas máximas a aplicar en toda la red de las propias entidades, puede afectar a la calidad y rigor de la actividad inspectora.

A.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en la sostenibilidad ambiental y eficiencia energética del servicio de ITV, que implicará que dada la capacidad de establecer condiciones específicas para la prestación del servicio a los operadores, la Administración puede implementar medidas adicionales a las establecidas genéricamente por el resto de la sociedad y sectores productivos. En este caso, teniendo en cuenta las características del modelo, permitirá adaptar y modular la red, si fuera necesario y adaptar los precios, dentro de los márgenes establecidos en la tarifa máxima, para equilibrar la rentabilidad económica cuando proceda. Sin embargo, puede tener afectación esta situación en la calidad y rigor de la actividad inspectora, pero presumiblemente de una forma más amortiguada a efectos del caso anterior.

2.4.3.6 La calidad técnica de las actuaciones realizadas en las estaciones de ITV.

Características de la variable en el contexto actual.

La competencia y calidad técnica de las actuaciones realizadas por los operadores en las estaciones de ITV de Cataluña, así como la homogeneidad de los criterios de inspección viene determinada por la normativa y protocolos de inspección y fiscalizada por el órgano competente en materia de seguridad industrial de la Generalidad de Cataluña y la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC).

Los operadores de la inspección requieren disponer de acreditación de competencia técnica emitida por ENAC, que evalúa que los operadores disponen de los conocimientos y procedimientos adecuados para realizar la actividad inspectora, fundamentados en el cumplimiento de las normas de calidad de la previstas legalmente. Esta actividad de evaluación se realiza de forma periódica por parte de auditores especializados. Aparte, la Generalidad de Cataluña establece condiciones propias de la prestación del servicio y vela por la correcta aplicación de los procedimientos y disposiciones técnicas y de prestación de servicio.

A.1 Alternativa reguladora: No hacer nada.

En este caso es previsible un mantenimiento de la competencia y calidad técnica de las actuaciones que se realizan en las estaciones de ITV. La falta de una fuerte competencia entre los operadores para captar a clientes, permite menos presión a la hora de ser rigurosos en la aplicación de los protocolos de inspección, dado que no existe mucho peligro de pérdida del cliente.

A.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en la calidad técnica de las actuaciones realizadas en las estaciones de ITV que puede ser muy relevante. En este contexto, la competencia por el cliente hace que los umbrales de rigor en la aplicación de los criterios se

relajen, siempre que no exista una actuación vigilante y, en su caso, correctora por parte de la Administración supervisora.

A.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial).

La combinación de los factores para esta alternativa tiene un impacto en la calidad técnica de las actuaciones realizadas en las estaciones de ITV que puede ser similar a la alternativa de no hacer nada, en el caso de que la ampliación/modificación de la red no añada factores importantes de competencia entre operadores. De lo contrario, de forma general o local, puede derivar en problemas similares a los indicados en el caso del acceso libre a la actividad, pero previsiblemente con menor intensidad.

A.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

La combinación de los factores por esta alternativa tiene un impacto en la calidad técnica de las actuaciones realizadas en las estaciones de ITV similar a la alternativa de no hacer nada, pero con impactos de menor intensidad.

2.4.4 Indicadores y horizonte temporal por el análisis económico, social y ambiental.

En base a lo anterior se identifican como indicadores para realizar el análisis económico, social y ambiental de las alternativas propuestas para el desarrollo de este servicio:

- I.1. El valor medio de las tarifas aplicadas por los servicios. Este indicador evalúa el coste económico global que implica la diferencia entre el valor de la tarifa aplicada por los operadores y la tarifa máxima estipulada reglamentariamente.
- I.2. El tiempo medio de espera en cuanto se solicita cita y la prestación del servicio. Este indicador evalúa el coste económico-social que implica la demora en el tiempo de espera entre el valor mínimo esperable de tiempo medio de espera en todas las alternativas, respecto de los tiempos medios de espera previsibles en cada alternativa en cada momento de la evolución de los escenarios.
- I.3. La distancia media para acceder a la estación más cercana. Este indicador evalúa el coste económico-social-ambiental del desplazamiento de los usuarios a la estación más cercana (como patrón de elección de centro de inspección prioritario), referenciado en base a la diferencia respecto a la distancia media más baja de todas las alternativas.
- I.4. La distancia máxima para acceder a la estación más cercana Este indicador evalúa el coste económico-social-ambiental de la deslocalización de estaciones de ITV en zonas con un par de vehículos que hace poco rentable la explotación del servicio (un 25% del parque de vehículos puede verse afectado por esta deslocalización)
- I.5. La distancia media para acceder a la estación de la competencia más cercana. Este indicador evalúa los costes económico-ambientales del factor de competencia entre los prestamistas del servicio.
- I.6. El porcentaje de absentismo. Este indicador evalúa el impacto económico-social-ambiental del absentismo, estimado en la mitad de la tarifa máxima por cada inspección que no se realiza.
- I.7. El nivel de inspecciones desfavorables. Este indicador evalúa el impacto económico-social-ambiental de la detección de defectos en los vehículos, estimado en la tercera parte de la tarifa máxima por cada inspección que se detecta como desfavorable.

Por otro lado, para el horizonte temporal de análisis hay que considerar que en aquellas alternativas que implican un cambio de modelo respecto al modelo actual, los impactos en los distintos indicadores evolucionarán de forma distinta hasta que dichos modelos se estabilicen. Esta estabilización se puede estimar en un horizonte máximo de 10 años.

A.1 Alternativa reguladora: No hacer nada.

Lo relevante de esta alternativa es que la situación evolucionará tensionando de forma sostenida el sistema, (la demanda seguirá aumentando lentamente respecto a una oferta estancada).

A.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).

En esta alternativa la situación se prevé que evolucione:

A corto plazo (en los primeros 2 años):

- Apertura de nuevas estaciones en las zonas más densamente pobladas, aumentando la oferta de servicio en estas zonas.
- Fuerte aumento generalizado de las tarifas hasta que sea efectivo un mercado competitivo en las zonas más densamente pobladas.

Entre el 3er y 5º año:

- Disminución de tarifas en las zonas con mayor competencia entre operadores.
- Cierre de las estaciones menos rentables en las zonas poco pobladas, reduciendo la oferta de servicio en estas zonas.

Entre el 6º y 10º año:

- Estabilización general de la red de estaciones y estabilización de tarifas, con fuertes diferencias entre las zonas más densamente pobladas respecto a las muy poco pobladas.

A.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial).

Esta alternativa dependerá del grado de ampliación de la red. Contando una ligera ampliación concentrada especialmente en las zonas más densamente pobladas, la situación evolucionará rebajando ligeramente la presión sobre el sistema pero con una demanda que continuará aumentando y que reproducirá la situación de la alternativa de no hacer nada, pero con un decalaje temporal.

A.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

En esta alternativa la situación se prevé que evolucione:

A corto plazo (en los primeros 2 años):

- Apertura de nuevas estaciones en las zonas más densamente pobladas y paralelamente a las menos pobladas, incrementando lentamente la oferta en todo el territorio.
- Mantenimiento de la presión de la oferta y la demanda.
- Mantenimiento de las tarifas en la banda alta (tarifa máxima)

A partir del 3er año:

- Disminución sostenida y estabilización generalizada de tarifas por el aumento generalizado de la competencia.

Entre el 6º y 10º año:

- Estabilización general de la red de estaciones y estabilización de tarifas, con ligeras diferencias entre las zonas más densamente pobladas respecto a las muy poco pobladas.

2.4.5 Evolución de los indicadores del análisis económico, social y ambiental en horizonte temporal.

Escenario de los 2 primeros años:

	A.1	A.2	A.3	A.4
I.1	Tarifa máxima 45€ Tarifa de la insp: 45€	No tarifa máxima Tarifa de la insp: 75€	Tarifa máxima 45€ Tarifa de la insp: 45€	Tarifa máxima 45€ Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parque) - 45€ (25% parque)
I.2	Tiempo medio espera 30 días	Tiempo medio espera 20 días	Tiempo medio espera 25 días	Tiempo medio espera 20 días
I.3	Distancia media 15 km	Distancia media 15 km	Distancia media 15 km	Distancia media 12 km
I.4	Distancia máx. 20 km	Distancia máx 25 km	Distancia máx 20 km	Distancia máx 18 km
I.5	Distancia comp 20 km	Distancia comp 20 km	Distancia comp 20 km	Distancia comp 15 km
I.6	Absentismo 18%	Absentismo 18%	Absentismo 16%	Absentismo 10%
I.7	Insp desfav 21%	Insp desfav 15%	Insp desfav 21%	Insp desfav 21%

A.1: No hacer nada
A.2: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad)
A.3: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)
A.4: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial)

Escenario entre el 3º y 5º año:

	A.1	A.2	A.3	A.4
I.1	Tarifa máx 45€ Tarifa de la insp: 45€	No tarifa máx Tarifa de la insp: entre 22€ (75% parque) - 75€ (25% parque)	Tarifa máx 45€ Tarifa de la insp: 45€	Tarifa máx 45€ Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parque) - 45€ (25% parque)
I.2	Tiempo medio espera 35 días	Tiempo medio espera 13 días	Tiempo medio espera 20 días	Tiempo medio espera 7 días
I.3	Distancia media 15 km	Distancia media 35 km	Distancia media 12 km	Distancia media 10 km
I.4	Distancia máx 20 km	Distancia máx 65 km	Distancia máx 18 km	Distancia máx 20 km
I.5	Distancia comp 20 km	Distancia comp 42 km	Distancia comp 13 km	Distancia comp 15 km
I.6	Absentismo 20%	Absentismo 13%	Absentismo 16%	Absentismo 8%
I.7	Insp desfav 21%	Insp desfav 10%	Insp desfav 21%	Insp desfav 21%

A.1: No hacer nada

A.2: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad)
A.3: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)
A.4: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial)

Escenario entre el 6º y 10º año:

	A.1	A.2	A.3	A.4
I.1	Tarifa máx 45€ Tarifa de la insp: 45€	No tarifa máx Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parque) - 70€ (25% parque)	Tarifa máx 45€ Tarifa de la insp: 45€	Tarifa máx 45€ Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parque) - 45€ (25% parque)
I.2	Tiempo medio espera 40 días	Tiempo medio espera 5 días	Tiempo medio espera 22 días	Tiempo medio espera 7 días
I.3	Distancia media 15 km	Distancia media 35 km	Distancia media 12 km	Distancia media 10 km
I.4	Distancia máx 20 km	Distancia máx 65 km	Distancia máx 18 km	Distancia máx 20 km
I.5	Distancia comp 20 km	Distancia comp 42 km	Distancia comp 13 km	Distancia comp 12 km
I.6	Absentismo 22%	Absentismo 13%	Absentismo 16%	Absentismo 8%
I.7	Insp desfav 21%	Insp desfav 10%	Insp desfav 21%	Insp desfav 21%

A.1: No hacer nada
A.2: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad)
A.3: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)
A.4: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial)

2.4.6 Costes y beneficios de los impactos económico, social y ambiental.

La asignación monetaria (€) de las unidades de los diferentes indicadores que impactan económica, social y ambientalmente es:

	Indicador	Unidad de medida	Equivalente monetario (€)	Beneficio/Coste
I.1	El valor medio de las tarifas aplicadas por los servicios	€	(núm insp total x (val tar máx - val medio tarifa ponderada)/2	Beneficio
I.2	El tiempo medio de espera desde que se solicita cita y la prestación del servicio	Dia	(6 € x (tiempo medio espera – tiempo medio espera mínimo) x núm insp total)	Coste
I.3	La distancia media para acceder a la estación más cercana.	Km	(0,35 € x (dist media – dist media mínima) x núm insp total)	Coste
I.4	La distancia máxima para acceder a la estación más cercana.	Km	(0,35 € x dist máx x núm insp total)	Coste
I.5	La distancia media para acceder a la estación de la competencia más cercana.	Km	(0,35 € x dist comp x núm insp total)	Beneficio
I.6	El porcentaje de absentismo.	%	(% abs x núm insp total x val medio tarifa/2)	Coste
I.7	El nivel de inspecciones desfavorables	%	(núm insp total x val medio tarifa/2 x % nivel insp desf)	Beneficio

El volumen de inspecciones se considera:

- Los 2 primeros años 3.000.000 millones/anuales.
- Entre el 3er y 5º año 3.100.000 millones/anuales.
- Entre el 6º y 10º año 3.250.000 millones/anuales.

Escenario de los 2 primeros años:

	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 €
	-67.950.000 €	**18.450.000 €**	**-50.250.000 €**	**-6.450.000 €**

Escenario entre el 3º y 5º año:

	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 €
	-90.465.000 €	**46.072.500 €**	**-25.845.000 €**	**99.720.000 €**

Escenario entre el 6º y 10º año:

	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 €
	-227.425.000 €	**58.958.333 €**	**-116.575.000 €**	**73.175.000 €**

2.4.7 Resumen comparativo de impacto económico, social y ambiental.

Alternativas:

- A.1: No hacer nada
- A.2: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad)
- A.3: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)
- A.4: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial)

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

En consecuencia, se llega a la conclusión de que la alternativa del acceso libre a la actividad con ponderación territorial, es la alternativa que supone un mayor beneficio económico, social y ambiental en el horizonte temporal analizado.

3. Comparación de las opciones consideradas.

La comparativa de las alternativas consideradas en el horizonte temporal de 10 años por cada ámbito estudiado (presupuestario, normativo, de género y económico-social-ambiental) permite visualizar las fortalezas y debilidades de cada alternativa.

Alternativas:

- A.1: No hacer nada
  - A.1.1: Sin impugnación.
  - A.1.2: Impugnación con sanción económica.

- A.2: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad)
  - A.2.1. No reclamación patrimonial.
  - A.2.2. Reclamación patrimonial.

- A.3: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial)
  - A.3.1. No reclamación patrimonial.
  - A.3.2. Reclamación patrimonial.

- A.4: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial)
  - A.4.1. No reclamación patrimonial.
  - A.4.2. Reclamación patrimonial.

	Impacto presupuestario		*Impacto normativo (cargas administrativas)*	*Impacto género*	*Impacto económico, social y ambiental (costes económicos)*
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 hacer nada.

Esta alternativa puede tener graves consecuencias presupuestarias en caso de que se materialice una sanción económica por no ejecutar las sentencias judiciales. Por su parte, los impactos económicos, sociales y ambientales son muy relevantes, y el impacto normativo es nulo.

Hay que tener presente que una eventual sanción por el incumplimiento vendría acompañada de la obligación de reformar el marco legislativo existente, y en consecuencia comportaría, como mínimo, los impactos identificados en la alternativa que se escogiera en su momento.

A.2 Alternativa reguladora: Derogación de la legislación existente. (Acceso libre a la actividad).
Esta alternativa puede tener importantes consecuencias presupuestarias, especialmente en caso de que sean aceptadas las eventuales compensaciones por reclamaciones patrimoniales por el lucro cesante. La alternativa tiene un importante impacto normativo, dado que genera importantes cargas administrativas, si bien esta alternativa es la que, desde el punto de vista del impacto económico-social y ambiental, es una de las alternativas más rentables.

A.3 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y ubicación de los centros de inspección. (Acceso restringido a la actividad con planificación territorial).

Esta alternativa tiene un impacto presupuestario y normativo moderado, pero en contrapartida el impacto económico-social y ambiental es negativo y bastante relevante.

A.4 Alternativa reguladora: Determinación administrativa de condiciones específicas de prestación y condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial. (Acceso libre a la actividad con ponderación territorial).

Esta alternativa tiene unos impactos presupuestarios y normativos moderados, de forma similar a la alternativa de la planificación territorial, pero en contrapartida tiene un impacto positivo muy importante desde el punto de vista económico-social-ambiental.
En conclusión, se opta por la alternativa reguladora de un marco legal que determine las condiciones específicas de prestación y las condiciones para garantizar la suficiente cobertura territorial: Alternativa A.4

4. Implementación, seguimiento y evaluación de la norma.

La implementación, seguimiento y evaluación de la norma corresponderá a la Subdirección General de Seguridad Industrial de la Dirección General de Industria.

Las tareas asociadas a la implantación de la ley son:

	Tarea	***Criterios de implantación***
TI.1	Evaluar y emitir resoluciones de autorización administrativa de las estaciones que continúen la	6 meses desde la entrada en vigor de la

	prestación del servicio de ITV.	ley.
TI.2	Evaluar adecuación a los requisitos y obligaciones por la prestación de servicio de ITV de las estaciones que continúan la prestación del servicio de ITV.	3 meses desde la entrada en vigor de la ley.
TI.3	Definir el sistema de publicación del Ratio de cobertura del servicio de ITV.	2 meses desde la entrada en vigor de la ley.
TI.4	Convocar y resolver concurso de adjudicación de concesión de zonas de prestación de servicio ITV móvil	6 meses desde la entrada en vigor de la ley.
TI.5	Definir el Cuadro de Indicadores del servicio de ITV	6 meses desde la entrada en vigor de la ley.
TI.6	Definir el contenido informativo del servicio de ITV de la web del Departamento competente en materia de seguridad industrial	2 meses desde la entrada en vigor de la ley.
TI.7	Definir e implementar el sistema de medida del grado de satisfacción del servicio de ITV	10 meses desde la entrada en vigor de la ley.
TI.8	Definir e implementar los trámites de comunicaciones de los operadores de la ITV derivados de la ley	4 meses desde la entrada en vigor de la ley.

Las tareas asociadas al seguimiento de la ley son:

	Tarea	***Criterios de seguimiento***
TS.1	Actualizar el Ratio de cobertura del servicio de ITV	Después de cada resolución de autorización y cada vez que haya actualización de los datos oficiales de vehículos censados en Cataluña por parte del IDESCAT
TS.2	Comprobar las condiciones de inicio de la actividad de las estaciones de ITV autorizadas.	Cada vez que se comunique inicio de actividad de las estaciones
TS.3	Definir el plan anual de inspección de condiciones de prestación del servicio de ITV.	Anualmente, entre Octubre y Diciembre
TS.4	Definir el Plan anual de supervisión técnica de la actividad de los operadores de la ITV.	Anualmente, entre Octubre y Diciembre
TS.5	Implementar las actuaciones del Plan anual de inspección de condiciones de prestación del servicio de ITV.	Entre Enero y Diciembre
TS.6	Implementar las actuaciones del Plan anual de supervisión técnica de la actividad de los operadores de la ITV.	Entre Enero y Diciembre
TS.7	Actualizar y revisar el contenido informativo del servicio de ITV de la web del Departamento competente en materia de seguridad industrial	Cada vez que haya novedades y anualmente en el mes de enero
TS.8	Definir los objetivos del sistema de medida del grado de satisfacción del servicio de ITV	Anualmente, entre Octubre y Diciembre

Las tareas asociadas a la evaluación de la ley son:

	Tarea	***Criterios de seguimiento***
TA.1	Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos definidos en el Plan anual de inspección de condiciones de prestación del servicio de ITV	Anualmente, entre Marzo y Abril
TA.2	Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos definidos en el plan anual de supervisión técnica de la actividad de los operadores de la ITV.	Anualmente, entre Marzo y Abril
TA.3	Evaluar los resultados del sistema del grado de satisfacción del servicio de ITV	Anualmente, entre Marzo y Abril

5. Anexos.

5.a. Test de PIMES.

Datos de la iniciativa		
Título: "Anteproyecto de ley que regula el régimen jurídico aplicable a la prestación del servicio de inspección técnica de vehículos".		
Identificación de la población de empresas afectadas		
1. Estimación del número de empresas del sector afectado y de su volumen de negocio, diferenciadas según su dimensión: Microempresas: Escriba aquí el número empresas − Escriba la cifra volumen € Pequeñas: Escriba aquí el número empresas − Escriba la cifra volumen € Medianas: Escriba aquí el número empresas − Escriba la cifra volumen € Grandes: 20 empresas – 100.000.000€ 2. Estimación del número de trabajadores ocupados en las pimes del sector: Escriba aquí el número trabajadores. **Observaciones**:		
Consulta al sector afectado		
3. ¿Se han consultado las pymes del sector afectado o las asociaciones empresariales que las representan sobre el diseño de la norma y las opciones de	Sí ☒	No ☐

regulación antes de empezar la tramitación?

4.	¿En el trámite de audiencia se consultará al menos aquellas asociaciones empresariales que representen la mayor parte de las pymes del sector afectado?	☒	☐

Observaciones:

Se ha consultado al sector que está formado exclusivamente por empresas grandes (punto 1)

		Sí	No
5.	¿Se ha cuantificado las cargas administrativas que se derivan del cumplimiento de las medidas propuestas?	☒	☐
6.	¿Se ha cuantificado los costes financieros o los costes sustantivos más relevantes de la propuesta normativa?	☒	☐
7.	¿Se garantiza que los costes que se generan para las pymes no implican desventajas competitivas en relación con las empresas de mayor dimensión?	☒	☐
8.	¿Se garantiza que las pymes pueden operar en condiciones de libre competencia en el mercado?	☒	☐

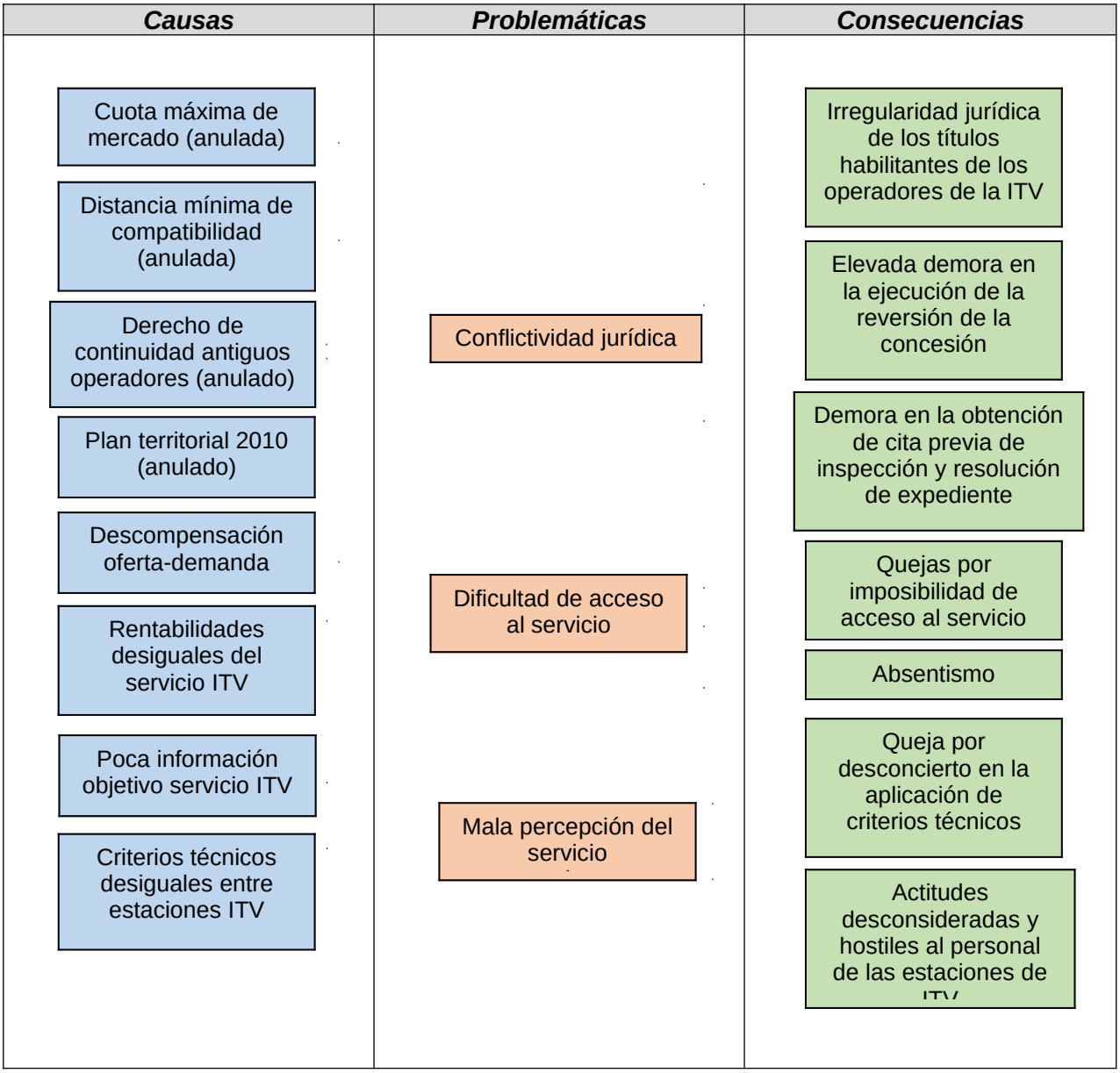
Observaciones:

Valoración de medidas específicas para les pimes

		Sí	No
9.	¿Se ha evaluado alguna opción que simplifique o flexibilice el cumplimiento de la regulación para las empresas más pequeñas y, al mismo tiempo, permita alcanzar los objetivos públicos perseguidos? Algunos ejemplos son: a. Exenciones temporales o períodos transitorios más largos. b. Exenciones totales o parciales. c. Reducciones o bonificaciones de cuotas y ayudas financieras directas. d. Simplificación de obligaciones de información. e. Campañas informativas, guías de usuario, formación específica, atención al usuario u otras medidas para mejorar el acceso a la información. f. Otras medidas que beneficien especialmente a las pymes.	☐	☒
10.	¿Se ha adoptado alguna de estas opciones de regulación más flexibles para las pymes en la propuesta normativa?	☐	☒
11.	¿Se ha redactado la propuesta normativa en un lenguaje sencillo y comprensible para una persona sin formación específica en derecho?	☒	☐
12.	¿Se contribuye a simplificar el marco regulador del sector para hacerlo más accesible?	☒	☐

Observaciones:

5.b. Árbol del problema.



El Director General de Industria