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

Numărul notificării : 2026/0409/ES (Spain)

Proiect de lege de reglementare a prestării de servicii de inspecție tehnică auto (ITV) în Catalonia

Data primirii : 30/07/2026
Terminarea perioadei de status quo : 03/11/2026

Message

Mesaj 001

Comunicarea Comisiei - TRIS/(2026) 2071

Directiva (UE) 2015/1535

Notificare: 2026/0409/ES

Notificarea unui proiect de text din partea unui stat membru

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

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

MSG: 20262071.RO

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

2. Spain

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

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

4. 2026/0409/ES - T40T - Transport urban și rutier

5. Proiect de lege de reglementare a prestării de servicii de inspecție tehnică auto (ITV) în Catalonia

6. Activități de inspecție tehnică auto (ITV) în Catalonia. ITV face parte dintr-un program menit să asigure că vehiculele se află într-o stare bună atât din punct de vedere al siguranței, cât și al protecției mediului pe durata utilizării lor.

7.

8. Proiectul de lege reglementează prestarea de servicii de inspecție tehnică auto în Catalonia. Aspectele sale principale sunt următoarele:
— instituirea unui regim de autorizare administrativă în cadrul unei piețe cu acces liber: orice operator de inspecție care îndeplinește cerințele pentru desfășurarea activității este autorizat;
— stabilirea cerințelor și a obligațiilor aplicabile stațiilor fixe și mobile în care este prestat acest serviciu;
— punerea unui accent deosebit pe următoarele obiective:
* asigurarea competenței tehnice a operatorilor prin acreditarea ENAC (Organismul Național de Acreditare din Spania);
* asigurarea calității inspecțiilor;
* asigurarea sustenabilității de mediu a stațiilor;
* asigurarea prestării serviciului pe întreg teritoriul țării;
* asigurarea prestării serviciului pentru toate categoriile de vehicule;
— stabilirea posibilității de introducere a unui sistem de tarife maxime. Nicio stație nu poate aplica tarife care depășesc plafoanele stabilite de administrație. Sistemul protejează utilizatorii stațiilor situate în zone foarte izolate împotriva practicării unor tarife excesive;
— stabilirea procedurilor de autorizare, de suspendare și de revocare a autorizației;
— definirea mecanismelor de control și supraveghere exercitate de administrație.

9. Sistemul de furnizare a serviciului ITV în Catalonia a evoluat. La început, în 1982, s-a decis externalizarea serviciului de inspecție către operatori privați, în temeiul regimului juridic al unei concesiuni administrative. La încheierea concesiunilor, prin Legea 12/2008, modelul de concesiune a fost înlocuit cu autorizația administrativă, în cadrul unei serii de restricții și limitări. Acestea au fost atacate la Curtea Supremă pentru încălcarea libertății de stabilire, prevăzute la articolul 49 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și, ca urmare a hotărârilor lor care au anulat diferite articole, modelul nu a fost pus în aplicare. Situația actuală este de stagnare a rețelei, deoarece sistemul de furnizare a serviciului nu este definit. Deși numărul inspecțiilor care trebuie efectuate crește în fiecare an, rețeaua de stații de inspecție nu poate crește pentru a satisface cererea.

9a. Măsura notificată este adecvată pentru atingerea obiectivelor de interes public urmărite, și anume asigurarea siguranței rutiere și a protecției mediului, garantarea calității și accesibilității serviciilor de inspecție tehnică auto și asigurarea securității juridice pentru un sector afectat în prezent de instabilitatea în materie de reglementare.
Intervenția reprezintă, în primul rând, un răspuns la riscurile identificate. Există o situație de incertitudine juridică care rezultă din anularea judiciară a diferitelor elemente-cheie ale cadrului de reglementare actual, ceea ce a făcut necesară continuarea furnizării serviciului în cadrul unui regim tranzitoriu. La acestea se adaugă problemele structurale legate de accesul la serviciu. Rețeaua ITV din Catalonia a rămas practic neschimbată de mai bine de un deceniu (50 de stații fixe și 122 de linii de inspecție), în timp ce volumul inspecțiilor a crescut cu peste 8 % începând din 2014. Această situație a condus la perioade lungi de așteptare, la dificultăți în obținerea programărilor și la numeroase plângeri din partea utilizatorilor și a sectoarelor economice afectate.
În plus, se constată un nivel ridicat de nerespectare a obligației de inspecție, estimat la aproximativ 20 % din parcul auto, iar poliția identifică lunar aproximativ 3 000 de vehicule care circulă fără un certificat ITV valabil. Aceste cifre evidențiază riscuri reale pentru siguranța rutieră și pentru obiectivele de mediu legate de inspecția tehnică auto.
Măsura contribuie în mod direct la soluționarea acestor probleme prin instituirea unui model de autorizare deschis, compatibil cu libertatea de stabilire, însoțit însă de mecanisme de echilibrare teritorială care garantează acoperirea efectivă a serviciului pe întreg teritoriul. Acest sistem permite extinderea treptată a gamei de servicii în zonele în care cererea este cea mai mare, împiedicând în același timp operatorii să se concentreze exclusiv pe zonele cele mai profitabile și asigurând că zonele mai puțin atractive din punct de vedere economic nu sunt neglijate.
Evaluarea impactului compară diferite alternative de reglementare și concluzionează că modelul ales este cel care oferă

cele mai bune rezultate în ansamblu. Se preconizează că aceasta va reduce semnificativ timpii de așteptare, va îmbunătăți acoperirea teritorială, va reduce cazurile de nerespectare a obligației de inspecție, va spori libertatea de alegere a utilizatorilor și va menține standarde tehnice ridicate de calitate. Toate acestea fără a reproduce restricțiile care au fost puse sub semnul întrebării de jurisprudența europeană și națională.
Realizarea obiectivelor este urmărită, de asemenea, în mod coerent și sistematic. Regulamentul combină cerințele tehnice aplicabile tuturor operatorilor, o supraveghere sporită din partea Administrației, acreditarea obligatorie a stațiilor de către ENAC, măsuri de sustenabilitate ecologică și condiții menite să garanteze universalitatea serviciului.
Regulamentul stabilește astfel un set cuprinzător de măsuri menite să asigure în același timp calitatea inspecțiilor, caracterul adecvat al rețelei de stații, securitatea juridică pentru operatori și protecția interesului public în ceea ce privește siguranța rutieră și mediul.
În consecință, există o legătură directă, obiectivă și suficient de bine stabilită între problemele identificate, obiectivele de interes public urmărite și măsurile prevăzute în proiectul de lege.

9b. Măsura este necesară deoarece alternativele de reglementare disponibile nu permit atingerea în mod corespunzător a obiectivelor de interes public urmărite printr-un nivel mai redus de intervenție.
Proiectul are un impact limitat asupra pieței interne. Acesta nu limitează accesul pe piață la un număr prestabilit de operatori și nici nu instituie rezerve teritoriale sau drepturi exclusive. În schimb, proiectul instituie un regim de autorizare reglementat, care asigură accesul liber la această activitate pentru toți operatorii care îndeplinesc condițiile prevăzute în legislația statului, a Uniunii Europene și a comunităților autonome.
Normele în vigoare în prezent sunt insuficiente pentru a soluționa problemele identificate. Cadrul de reglementare care decurge din Legea nr. 12/2008 și din regulamentele de punere în aplicare a acesteia a fost parțial invalidat prin diverse hotărâri judecătorești, iar aplicarea sa practică a ajuns într-un impas. În plus, dispoziția tranzitorie în vigoare în prezent garantează doar continuitatea provizorie a serviciului, dar nu oferă o soluție structurală și nici siguranța juridică necesară pentru operatori, utilizatori și autoritățile publice.
În cursul elaborării regulamentului au fost analizate mai multe alternative. Neluarea niciunei măsuri ar perpetua insecuritatea juridică, disponibilitatea limitată a serviciilor și dificultățile de acces la acestea. Alternativa unui acces liber, fără criterii de echilibrare teritorială, ar permite o extindere rapidă a ofertei în zonele cele mai atractive din punct de vedere economic, însă ar genera un risc ridicat de concentrare geografică a stațiilor și de reducere a acoperirii în zonele mai puțin rentabile. În schimb, un model bazat pe planificarea teritorială și accesul restricționat ar necesita o intervenție administrativă mai intensivă, sarcini de reglementare mai mari și o restricție mai semnificativă asupra libertății de stabilire.
Aceste alternative au fost excluse deoarece nu asigură un echilibru adecvat între concurență, acoperirea geografică, calitatea serviciului și proporționalitatea reglementărilor. Evaluarea impactului concluzionează că modelul de acces deschis cu ponderare teritorială reprezintă opțiunea cea mai adecvată, întrucât permite intrarea pe piață a unor noi operatori fără a impune restricții cantitative sau proceduri de licitație, asigurând în același timp furnizarea eficientă a serviciului pe întreg teritoriul.
Măsura aleasă ar fi, așadar, cea mai puțin restrictivă dintre alternativele susceptibile să atingă obiectivele urmărite. Aceasta garantează libertatea de stabilire, previne apariția unor bariere nejustificate la intrarea pe piață, elimină măsurile restrictive contestate anterior în instanță și limitează intervenția publică la ceea ce este strict necesar pentru a asigura continuitatea, calitatea și disponibilitatea universală a unui serviciu de interes general legat de siguranța rutieră și de protecția mediului.

9c. Măsura nu impune o sarcină excesivă în raport cu obiectivele urmărite și respectă principiul proporționalității.
Obiectivele protejate sunt deosebit de importante, întrucât inspecția tehnică auto este un mijloc esențial de asigurare a siguranței rutiere, de reducere a riscurilor asociate vehiculelor defecte și de contribuție la controlul emisiilor poluante. Însăși legislația Uniunii Europene consideră inspecțiile tehnice periodice un element fundamental pentru menținerea vehiculelor în condiții corespunzătoare de siguranță și de protecție a mediului pe întreaga durată a ciclului lor de viață.
Restricțiile introduse de proiect sunt limitate. Regulamentul nu stabilește cote maxime de piață, rezerve teritoriale exclusive, distanțe minime între stații și nici alte măsuri restrictive care au făcut obiectul unor contestații judiciare în trecut. De asemenea, acesta nu limitează în mod rigid numărul operatorilor autorizați. Accesul la piață rămâne deschis

pentru orice operator care îndeplinește cerințele tehnice și de calitate necesare.
Principala obligație specifică constă în aplicarea unor criterii de ponderare teritorială menite să asigure acoperirea serviciilor în zonele în care stimulentele economice s-ar putea dovedi insuficiente. Această cerință răspunde naturii serviciului ITV ca serviciu de interes general și reprezintă o intervenție semnificativ mai puțin intensă decât alte alternative analizate, precum planificarea teritorială restrictivă sau sistemele de atribuire prin proceduri concurențiale. Evaluarea efectuată arată că beneficiile preconizate depășesc în mod clar sarcinile care decurg din regulament. Modelul selectat îmbunătățește accesul la serviciu, reduce timpii de așteptare, promovează libertatea de alegere a utilizatorilor, reduce cazurile de nerespectare a cerințelor privind inspecția tehnică auto, extinde acoperirea teritorială și menține standarde ridicate de calitate tehnică și de supraveghere administrativă. În plus, raportul de evaluare a impactului concluzionează că aceasta este opțiunea care oferă cel mai bun echilibru economic, social și de mediu dintre toate cele analizate.
Lipsa de acțiune sau adoptarea unor măsuri insuficiente ar putea perpetua incertitudinea juridică, dificultățile în accesarea serviciului și nivelurile ridicate de nerespectare a obligației de inspecție, sporind în același timp riscurile pentru siguranța rutieră și protecția mediului. Acest prejudiciu potențial este considerabil mai mare decât orice impact pe care reglementarea îl poate avea asupra operatorilor economici.
Din toate aceste motive, protecția intereselor generale urmărite depășește cu mult impactul limitat pe care măsura îl poate avea asupra funcționării pieței. În consecință, obligațiile prevăzute sunt rezonabile, necesare și proporționale cu importanța obiectivelor de interes public pe care sunt menite să le protejeze.

10. Trimiteri la textele de bază:

11. Nu

12.

13. Nu

14. Nu

15. Da

16.
Aspect TBT: Nu

Aspect SPS: Nu

****
Comisiei Europene
Punct de contact pentru Directiva (UE) 2015/1535
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu