MEMÒRIA D'AVALUACIÓ D'IMPACTE DE LES MESURES PROPOSADES A L'AVANTPROJECTE DE LLEI DE REGULACIÓ DE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI D'INSPECCIÓ TÈCNICA DE VEHÍCLES (ITV) A CATALUNYA.

Índex.

1. Anàlisi del context i identificació de les opcions. 3
1.1 Identificació del problema. 3
1.1.1 Origen i introducció al context del sector. 3
1.1.2 Conflictivitat jurídica provocada per la regulació derivada de la finalització del règim concessional i la invalidació del marc jurídic vigent. 5
1.1.3 Dificultat dels usuaris per accedir al servei d'inspecció tècnica del vehicle i endarreriment en la resolució dels tràmits que es resolen a les estacions d'ITV. 9
1.1.4 Elevat absentisme en l'obligació de passar la ITV i percepció ciutadana de poca utilitat particular i social de la inspecció. 13
1.2 Objectius a assolir. 15
1.3 Identificació de les opcions de regulació. 16
1.3.1 Competències de la Generalitat de Catalunya en matèria d'inspecció tècnica de vehicles. 16
1.3.2 Opcions de regulació segons la intervenció de l'Administració en el mercat de la inspecció tècnica de vehicles. 17
1.3.3 Opcions de regulació segons els instruments reguladors disponibles. 18

2. Anàlisi dels impactes de les opcions considerades. 20
2.1 Informe d'impacte pressupostari. 20
2.1.1 Alternativa reguladora: No fer res. 20
2.1.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat. 20
2.1.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial. 21
2.1.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial. 21
2.1.5 Resum comparatiu d'impacte pressupostari de les diferents alternatives. 22
2.2 Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives. 23
2.2.2 Resum comparatiu d'impacte normatiu. 28
2.3 Informe d'impacte de gènere. 28
2.4 Informe d'impacte econòmic, social i ambiental. 29
2.4.1 Identificació de problemàtiques a resoldre. 29
2.4.2 Actors relacionats amb la prestació del servei d'ITV. 29
2.4.3 Variables de l'enfoc de l'anàlisi econòmic, social i ambiental. 30
2.4.4 Indicadors i horitzó temporal per l'anàlisi econòmic, social i ambiental. 40
2.4.5 Evolució dels indicadors de l'anàlisi econòmic, social i ambiental en horitzó temporal 42
2.4.6 Costos i beneficis dels l'impactes econòmic, social i ambiental. 43
2.4.7 Resum comparatiu d'impacte econòmic, social i ambiental. 45

3. Comparació de les opcions considerades. 46

4. Implementació, seguiment i avaluació de la norma. 48

5. Anexos. 50
5.a. Test de PIMES. 50
5.b. Arbre del problema. 52
5.c. Estudi de costos de les taxes previstes a l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'ITV. 53

1. Anàlisi del context i identificació de les opcions.

1.1 Identificació del problema.

1.1.1 Origen i introducció al context del sector.

La inspecció tècnica de vehicles té per objecte principal comprovar de forma periòdica que els vehicles compleixin les condicions de seguretat i ambientals exigides per la normativa aplicable en el moment de la seva homologació o, si escau, adaptació. També té per objecte realitzar altres inspeccions en ocasió de la realització de reformes i altres tràmits.

La finalitat de la inspecció tècnica de vehicles és detectar deficiències mecàniques dels vehicles que poden comprometre la seguretat viària i, per això, té caràcter obligatori establert per la normativa vigent.

Aquest caràcter obligatori de la inspecció tècnica de vehicles imposa a l'Administració pública competent la necessitat de vetllar per a què el servei corresponent es presti adequadament, tant des del punt de vista de l'existència i suficiència d'una xarxa de centres d'inspecció en el territori com d'assegurar la qualitat dels serveis d'inspecció que es prestin.

El règim d'aquesta intervenció pública ha anat evolucionant per adaptar-se a les necessitats canviants del servei i del parc de vehicles existent. Així la Generalitat, que va optar des del l'inici de la seva actuació, l'any 1982, per l'externalització del servei d'inspecció en operadors privats, va escollir, en una primera etapa, el règim jurídic de la concessió administrativa.

L'actuació de la Generalitat en l'àmbit de la ITV s'inicia l'any 1982, amb l'aprovació del Decret 54/1982, de 4 de març, pel que es regula la xarxa d'estacions de reconeixement de vehicles automòbils a Catalunya. El criteri general que es va seguir per l'establiment d'aquesta xarxa va ser que cap vehicle no s'hagués de desplaçar més de 50 km per fer les revisions, i evitar l'acumulació d'estacions de reconeixement en una zona determinada, de manera que, un cop fixada la xarxa, es poguessin dimensionar i ubicar les estacions en funció del parc mòbil de la seva zona d'influència.

Així, la Generalitat va definir un model de gestió indirecta del servei mitjançant la figura de la concessió administrativa, amb un règim de tarifes úniques aprovades per l'Administració, mitjançant l'Ordre de 21 de juny de 1982, per la qual s'aprova el Reglament sobre organització i règim jurídic del Servei d'Inspecció Tècnica de Vehicles a Catalunya. Aquesta norma va establir que el servei d'inspecció tècnica de vehicles el realitzarien les entitats adjudicatàries d'un concurs públic, que aquestes havien de complir les condicions definides per les Entitats Col·laboradores de l'Administració, que les concessions tindrien una durada de 20 anys, prorrogables 5 anys successivament, amb un màxim de 99 anys, i que el règim jurídic de les concessions seria el que s'establís als contractes que es formalitzessin i, en allò que no estigués previst per aquests, el que preveiés la legislació de contractació pública estatal.

En base a l'anterior es va dividir el territori de Catalunya en 13 zones concessionals. Cada zona integrada de varies comarques completes (excepte la comarca del Barcelonès que es va dividir en dues zones).

Els concursos públics de les diferents zones es van celebrar durant l'agost de 1982, i l'adjudicació es va realitzar al novembre de 1982. L'adjudicació de les diferents zones concessionals va correspondre a 3 entitats:

- ECA-ITV, SA: 5 zones.
- Revisions de Vehicles SA (RVSA): 2 zones.
- ITEUVE, SA: 6 zones.

Els contractes concessionals (20 anys de durada més 3 addicionals prorrogables) finalitzaven el 23 de juliol de 2006.

L'any 1998 el grup AGBAR (sota la denominació d'AGBAR ITV, S.A.) entra en el sector de la inspecció tècnica de vehicles comprant el 100% de l'empresa ITEUVE, S.A. i el 51% de l'empresa ECA-ITV, S.A. Posteriorment, l'any 2000, aquest negoci passa a mans de l'empresa APPLUS que es converteix en l'operador dominant de la xarxa. En línies d'inspecció, la distribució de la quota de mercat és: APPLUS el 80% i RVSA el 20%.

La vigència de les concessions es va ampliar fins al juliol de 2014 mitjançant la Resolució del Conseller de 19 de setembre de 2003 per la que s'ampliava per 8 anys addicionals les concessions de la ITV, resolució que va ser anul·lada mitjançant la Resolució del Conseller del Departament de Treball i Industria de 31 d'agost de 2004. Així, es va mantenir la data de 23 juliol de 2006 com a data de finalització de les concessions. Aquesta anul·lació va ser objecte d'impugnació en seu contenciosa administrativa per part de les tres empreses concessionàries.

La imminent caducitat de les concessions, va obligar a què al mes de juliol de 2006 s'aprovés la Llei 10/2006, de 19 de juliol, de la prestació dels serveis d'inspecció en matèria de seguretat industrial, per la qual s'habilitava a les entitats que actuaven en règim de concessió a continuar desenvolupant el servei d'ITV. Aquesta llei establia l'obligació d'haver de redactar una llei que regulés el règim de prestació del servei d'ITV a Catalunya. Això es va assolir amb l'aprovació pel Parlament de Catalunya de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, mitjançant la qual es va substituir la figura de la concessió per un nou règim jurídic d'autorització administrativa dels operadors externs que havien de prestar el servei d'ITV. Aquest règim d'autorització estava subjecte a una planificació territorial i a una sèrie de restriccions i limitacions amb l'objectiu d'assegurar una cobertura suficient de la xarxa de centres d'inspecció i de promoure la competència.

La Llei 12/2008 es va desplegar mitjançant el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual s'aprova el reglament de desplegament la llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, i el Decret 45/2010, de 30 de març, pel qual s'aprova el Pla territorial de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya per al període 2010-2014.

Les característiques d'aquest model són:

- S'estableix una quota màxima de mercat del 50%.
- Es defineixen unes distàncies mínimes de compatibilitat entre estacions del mateix operador (4 Km. en zones urbanes) per evitar la creació de monopolis territorials.
- Es regula un règim de continuïtat pels operadors provinents de les anteriors concessions que s'han d'adaptar, però, als requeriments del nou model (especialment quota màxima i distàncies mínimes).
- L'ampliació de la xarxa d'estacions d'acord amb un Pla Territorial (2010-2014).

El juny de 2010, el procés d'adaptació de l'entitat APPLUS al nou model de competència porta a que CERTIO (empresa nova que es crea a partir del 49% d'ECA-ITV no controlat per APPLUS) s'escindeixi d'aquest operador dominant amb un total de 10 estacions (22% de quota). Com a conseqüència d'això, s'aprova la Resolució IUE/2862/2010, de 31 d'agost, per la qual es fan públiques les autoritzacions de les entitats Applus Iteuve Tecnology, SL, Applus ECA-ITV i Revisions de Vehicles, SA (Prevencontrol), com a titulars d'estacions d'inspecció

tècnica de vehicles d'acord amb el Decret 30/2010, de 8 de març, pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial.

Atès que la reversió de les estacions d'ITV de les entitats concessionàries no s'havia produït, s'aprova l'Ordre IUE/468/2010, de 27 de setembre, per la qual es regula la contraprestació econòmica per l'ús per part dels titulars de les estacions d'inspecció tècnica de vehicles dels béns i drets revertits de les antigues concessions administratives.

La llei 12/2008, en el seu article 13.3, exclou l'aplicació de la legislació de patrimoni en la regulació de l'ús per part d'aquests béns i drets per part dels operadors de la inspecció (això implica que els operadors de les concessions podien continuar explotant les estacions, un cop revertides, sense necessitat de què s'hagués d'obrir un procés de concurrència pública), i que va ser anomenat "règim de continuïtat".

La disposició addicional 2ª del Decret 30/2010 regula el règim d'ús dels béns i drets revertits, preveient que s'utilitzarà l'arrendament, compravenda o qualsevol altra forma jurídica vigent. Per a l'ús dels terrenys i edificacions es preveu que els operadors paguin una contraprestació econòmica proporcional a les inspeccions realitzades. Per a l'ús de l'equipament, maquinaria o instal·lacions s'abona una única quantitat equivalent al valor comptable a la data de la reversió. Mentre no finalitzi el procés de formalització de la reversió, els operadors que utilitzin terrenys i edificacions provinents de les antigues concessions continuen abonant la mateixa contraprestació prevista en el règim d'habilitació, és a dir, el cànon concessional, menys la part abonada en concepte de taxa de supervisió i control.

El maig de 2010, d'acord amb el Pla Territorial de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya, es publica l'Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, per la qual s'obre convocatòria i s'aproven les bases que regulen el concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles previstes en el Pla territorial aprovat pel Decret 45/2010, de 30 de març.

El concurs es resol al mes d'octubre de 2010, mitjançant la Resolució IUE/3456/2010, de 22 d'octubre, per la qual es fa pública la resolució del concurs públic per accedir a l'autorització de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles previstes en el Pla territorial aprovat pel Decret 45/2010, de 30 de març. El resultat d'aquest concurs és el següent:

- Lot 1 (Alta Ribagorça, Baix Penedès i Bages) és adjudicat a ITEVELESA
- Lot 2 (Garrigues, Montsià i Vallès Oriental) és adjudicat a ATISAE.

<u>1.1.2 Conflictivitat jurídica provocada per la regulació derivada de la finalització del règim concessional i la invalidació del marc jurídic vigent.</u>

a) Conflicitivtat derivada de la impugnació de la normativa reguladora.

Dins d'aquest grup de recursos contenciosos es troben els interposats pels diferents operadors de la ITV contra el desplegament reglamentari de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, és a dir, els que es van interposar contra el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual s'aprova el reglament de desplegament la llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial, i el Decret 45/2010, de 30 de març, pel qual s'aprova el Pla territorial de noves estacions d'inspecció tècnica de vehicles de Catalunya per al període 2010-2014.

La impugnació es va basar en l'al·legació de la vulneració de la Directiva 2006/123/CE del Parlament europeu i del Consell, de 12 de desembre de 2006, de serveis en el mercat interior, per entendre que no hi tenia cabuda el model de gestió mixt que preveu, és a dir, un règim

d'autorització dins un mercat regulat (amb un nombre màxim d'operadors i una planificació del territori) on s'accedeix a les autoritzacions mitjançant concurs, que conviu amb un règim de continuïtat dels antics operadors d'ITV que complissin els requisits del nou model, i que els permetia continuar utilitzant els béns de les antigues concessions.

El posicionament de la Generalitat va ser:

- D'una banda, es defensava l'exclusió de l'aplicació de la Directiva de Serveis a l'àmbit de l'ITV per tractar-se de l'exercici de funcions relacionades amb l'exercici de l'autoritat pública.
- Respecte el règim de continuïtat dels antics operadors, la defensa es fonamentava en què era una previsió continguda en la Llei 12/2008, que el reglament només desenvolupa.

Igualment, cap comptar dins aquest grup de contenciosos tots aquells que impugnen, pels mateixos motius, els actes d'aplicació de la normativa reglamentària.

La Sentència dictada el 25 d'abril de 2012 pel Tribunal Superior de Justícia de Catalunya en el recurs contenciós interposat per OCA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS contra els Decrets 30/2010 i 45/2010 anul·la molts dels preceptes del reglament, i el Pla territorial en la seva totalitat, ja que considera que es plenament aplicable la Directiva de Serveis en el Mercat Interior.

Aquesta sentència aplica la doctrina continguda en la Sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea sobre l'ITV a Portugal, així com altres dues pròximes en el temps del Tribunal Suprem sobre el règim d'accés dels organismes de control.

En concret, l'esmentada Sentència del TSJC, en relació amb la ITV, anul·la:

- L'exigència d'autorització, perquè la norma no justifica les raons imperioses d'interès general.
- Les limitacions quant al nombre d'operadors (pla territorial) i, per tant, la necessitat de concursos.
- Requisits de solvència financera, nombre mínim de personal, fiança, autorització personal inspector, quota màxima de mercat i distàncies mínimes de compatibilitat.
- Règim de continuïtat d'antics concessionaris i ús dels béns revertits: per privilegi discriminatori i vulnerar la normativa de patrimoni.

Aquesta Sentència va ser recorreguda en cassació per les empreses afectades (APPLUS, CERTIO, ITEVELESA I ATISAE).

La resta de contenciosos d'aquest grup, van ser resolts per successives sentències, que reprodueixen els arguments de la primera, i anul·len els actes administratius per ser una aplicació dels preceptes dels Decrets 30/2010, i el Decret 45/2010 anul·lats, i sense entrar en les possibles especificitats de cada procés.

Totes elles van ser recorregudes en cassació per les empreses ex concessionàries.

El Tribunal Suprem, en el recurs de cassació del plet principal contra el Decret 30/2010 i el Decret 45/2010, va dictar una interlocutòria en la qual va acordar elevar al Tribunal de Justícia de la Unió Europea una qüestió prejudicial sobre la compatibilitat del règim jurídic de la ITV amb el dret de la Unió Europea (Directiva de Serveis en el Mercat Interior i Tractat constitutiu de la Unió Europea).

El 15 d'octubre de 2015 el TJUE dicta sentència a la qüestió prejudicial plantejada pel TS. Les conclusions són:

- No és aplicable la Directiva de Serveis en el Mercat Interior, donat que la ITV és un servei relacionat amb l'àmbit del transport i per tant no és aplicable la lliure prestació de serveis de l'art. 58 TFUE.

- Les estacions de d'ITV no participen de l'exercici del poder públic.

    - És aplicable la llibertat d'establiment que regula l'art. 49 del TFUE:Les estacions ITV no fan tasques d'autoritat pública, per tant no es d'aplicació l'excepció que regula l'art. 51 del TFUE a la llibertat d'establiment.
    - El règim d'autorització és compatible amb el dret de la UE, sempre que els requisits imposats no impliquin un obstacle o facin menys atractiu l'exercici del dret d'establiment.

- Les restriccions a la llibertat d'establiment només són acceptables si es compleixen les condicions següents:
    - S'apliquen de forma no discriminatòria.
    - Es justifiquen raons d'interès general.
    - Són adequades per garantir la finalitat perseguida.
    - No van més enllà del necessari per assolir el seu objectiu.

El 29 de març de 2016 el TS dicta sentència en el recurs de cassació presentat contra la Sentència del TSJC de 25 d'abril de 2012.

Les conclusions són:

- No és aplicable la Directiva de Serveis, per ser un servei relacionat amb el transport.
- Estableix l'aplicabilitat de l'article 49 del Tractat Fundacional de la Unió Europea relatiu a la llibertat d'establiment.
- No hi ha pronunciament respecte el règim d'autorització.
- No analitza ni es pronuncia sobre els requisits per obtenir l'autorització, però anul.la:
    - La quota màxima de mercat
    - Les distàncies mínimes de comptabilitat.
- No es pronuncia sobre el Decret 45/2010 regulador del Pla Territorial.
- Respecte la situació vers el règim de continuïtat, anul.la la disposició Addicional 2ª que regula el dret a continuar en l'ús dels béns que provenen de les concessions, per considerar que infringeix la normativa vigent en matèria de patrimoni, i d'altra banda manté la possibilitat que els antics concessionaris puguin continuar sent autoritzats sense accedir a un concurs.

b) Conflictivitat derivada del concurs públic convocat mitjançant l'Ordre IUE/279/2010,

Una altra via de conflicte contenciosa va ser la derivada de la impugnació, per part de CERTIO ITV, SL, del resultat del concurs d'ITV per motius de forma, al·legant manca de motivació i ús de subcriteris no publicats a la convocatòria.

Al maig de 2011, el TSJC va estimar el recurs interposat per CERTIO concedint la suspensió cautelar de la resolució d'adjudicació del Lot 2 a l'empresa ATISAE paralitzant-se així la construcció de les 3 estacions corresponents.

Al març de 2012, el conseller d'Empresa i Ocupació va autoritzar a ITEVELESA com a titular d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles, entrant en servei 3 noves estacions de la xarxa (Resolució EMO/754/2012, de 17 d'abril, per la qual es fa pública l'autorització de l'entitat Grupo Itevelesa, SL, com a titular d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles, d'acord amb el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial).

Al gener 2013, com a conseqüència de la Sentència dictada a l'octubre de 2012 pel Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, el Tribunal Suprem dicta sentència sobre el recurs de cassació plantejat contra la suspensió cautelar de l'executivitat del lot 2 del concurs, i en conseqüència, el 17 de gener de 2013, el conseller d'Empresa i Ocupació va autoritzar a ATISAE com a titular d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles, entrant en servei 3 noves estacions de la xarxa. (Resolució EMO/1048/2013, de 6 de maig, per la qual es fa pública l'autorització de l'entitat Asistencia Técnica Industrial, SAE (ATISAE), com a titular d'estació d'inspecció tècnica de vehicles d'acord amb el Decret 30/2010, de 2 de març, pel qual s'aprova el reglament de desplegament de la Llei 12/2008, de 31 de juliol, de seguretat industrial).

El 30 d'octubre de 2019 el TS dicta sentència en la qual resol el recurs de cassació presentat contra la Sentència del TSJC de 27 d'abril de 2017 en el RCA 945/2013. En aquesta, resumeix la jurisprudència existent sobre el particular de la forma següent:

- resulta conforme al dret nacional i comunitari el sistema d'autorització implantar per la Generalitat de Catalunya per als serveis d'ITV, serveis que queden compresos dins la Directiva de Transports i per tant fora de la Directiva de Serveis;
- resulta igualmente conforme a dret la possibilidad atorgada als antics concessionaris d'acollir-se a la prestació del servei d'acord amb la nova reglamentació complint els requisits que es prescriuen;
- és incompatible amb la legislació nacional sobre patrimoni de les administracions públiques l'adjudicació directa de béns i drets procedents de les antiguess concesiones als titulars que s'hi acullin

Les conclusions són:

- L'anul·lació de la Instrucció 19/2012 per la qual s'estableixen els criteris generals de liquidació de la contraprestació econòmica per l'ús per part dels titulars de les estaciones d'ITV dels drets de les antigues concesions en el règim transitori mentre no hagi finalitzat el procés de reversió, atès que aquesta instrucció desenvolupava l'Ordre 468/2010, de 27 de setembre, per la qual es regulava l'esmentada contraprestació económica així com la Disposició addicional 2ª del Decret 30/2010, que ja havien estat declarat nul·les de ple dret
- La validació de la Instrucció 18/2012, atès que el seu objecte és la liquidació i justificació de les taxes per la prestación del servei.

c) Marc jurídic existent arran de les sentències dictades.

Per tant, ens trobem en una conjuntura en la qual el model definit per la Llei 12/2008, de 31 de juliol, es troba estancat, i per tant, en perill la continuïtat de la prestació del servei de la ITV a Catalunya, donat ja que, d'una banda, els operadors autoritzats d'acord amb el concurs, convocat per l'Ordre IUE/279/2010, de 7 de maig, tenen anul·lada l'autorització i no poden seguir actuant i, d'altra banda, els antics operadors autoritzats en el nou règim, no poden seguir utilitzant els béns i els drets de les concessions anteriors per a la realització de les tasques d'inspecció.

Arran d'aquesta situació, la Disposició addicional novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, va habilitar de manera excepcional i transitòria als operadors autoritzats actualment de la inspecció tècnica de vehicles perquè continuessin prestant el servei durant el període de temps imprescindible i necessari per a concloure el procediment de reversió aplicable a les antigues concessions administratives i fins que, a més a més, entrés en vigor el nou sistema d'habilitació de les estacions d'ITV que resultés de l'aprovació pel Parlament de la llei que ha de regular amb caràcter general el servei d'inspecció tècnica de vehicles.

Aquesta disposició va garantir la continuïtat de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles, en tant no es definia un nou marc jurídic amb la nova llei.

Per tant, és necessari el desenvolupament d'un nou marc normatiu mitjançant una llei que, de forma íntegra, reguli un model de prestació del servei d'ITV a Catalunya, que doni seguretat jurídica als operadors que actuen o que volen actuar en aquest àmbit d'inspecció, que estableixi un model coherent i sense fissures i que s'adeqüi al marc normatiu europeu.

Per Acord de Govern de 3 de gener de 2023 es va aprovar la memòria preliminar de l'Avantprojecte de llei que regula el règim jurídic aplicable a la prestació del servei inspecció tècnica de vehicles. Posteriorment es va iniciar una consulta pública prèvia relativa a la regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya, que es va iniciar el 17 de gener de 2023 i va finalitzar el 2 de març de 2023.

Així, es va iniciar la tramitació a la plataforma SIGOV (SIG23EMT1481) de l'avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya, mitjançant la publicació al fòrum.

La tramitació va continuar mitjançant la presentació al Consell Tècnic de 7 de novembre de 2023 en el seu apartat II, tràmit que es va reiterar posteriorment atesos els canvis que es van produir en el text arran de les observacions rebudes.

Per aquest motiu, el text va ser novament vist en el Consell Tècnic de 30 de gener de 2024 en el seu apartat II, i aquest text va ser objecte de tramitació mitjançant la petició dels informes preceptius i, paral·lelament, la realització del tràmit d'audiència i d'informació pública mitjançant la publicació de l'edicte de 8 de febrer de 2024, pel qual se sotmet a informació pública l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya.

No obstant això, la tramitació d'aquest avantprojecte de llei va decaure i va ser arxivat per fi de legislatura el 10 d'agost de 2024.

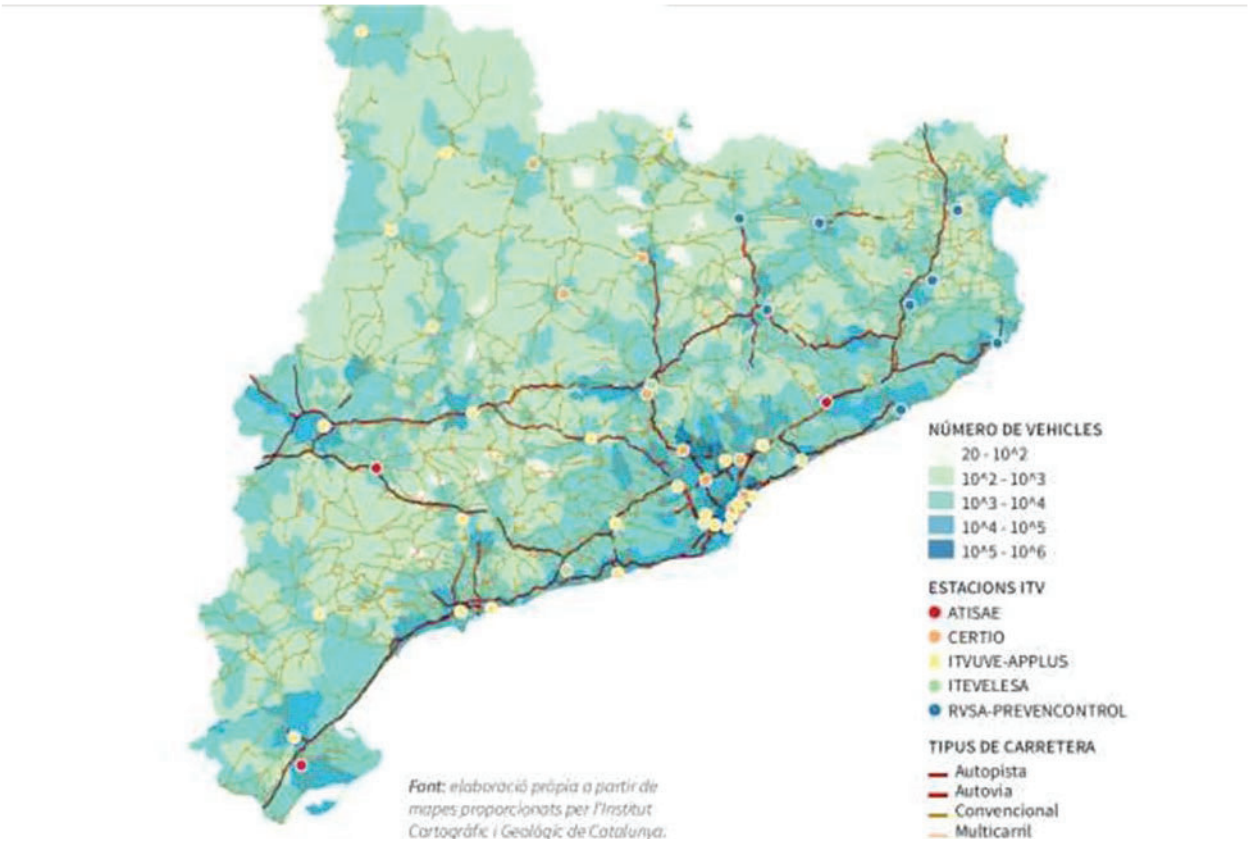
1.1.3 Dificultat dels usuaris per accedir al servei d'inspecció tècnica del vehicle i endarreriment en la resolució dels tràmits que es resolen a les estacions d'ITV.

Una altra font de problemes persistents i crònics del sistema d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya deriva de les deficiències conjunturals i el nivell de pressió de demanda en què es troba la xarxa. Aquesta xarxa d'estacions actualment consta de 50 establiments fixes (amb un total de 122 línies d'inspecció) i 10 estacions mòbils. Aquesta infraestructura s'ha mantingut inalterada durant els últims 10 anys.

Com a exemple de l'evolució històrica d'aquesta infraestructura podem citar les dades següents:

1984: 13 estacions (35 línies)
1992: 27 estacions (67 línies)
2003: 44 estacions (102 línies)
2013: 50 estacions (122 línies)

Distribució d'estacions ITV i concentració de vehicles a Catalunya:



Operador	Província	Comarca	SSTT	Estació	Línies
APPLUS	B	Barcelonès	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	Vallès Occidental	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

Per altra banda, l'evolució del volum d'inspeccions tècniques de vehicles des de l'any 2014 ha estat el següent:

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 increment sostingut, que de forma acumulada mostra que, entre 2014 i 2021 s'ha produït un increment superior al 8% (8,05%). Aquest increment no només ha estat en volum absolut d'inspeccions, sinó que l'evolució tecnològica tant dels vehicles com dels sistemes d'inspecció fa que, de forma permanent, es produeixi una revisió dels procediments d'inspecció. Aquesta evolució es materialitza en la contínua i constant modificació del Manual de Procediment d'inspecció Tècnica de Vehicles (s'han publicat 27 versions des de l'any 2002), la qual cosa provoca que cada cop hi hagi més ítems que cal revisar en cada inspecció, com son, per exemple la incorporació de sistemes de control d'emissions contaminants, els sistemes de diagnòstic a bord del vehicle, properament els sistemes de trucada d'emergència automàtica incorporats en els nous vehicles, etc. L'addició d'aquests nous ítems, afegits als tradicionals elements d'inspecció, com són els sistemes de direcció, frenada, suspensió, senyalització, etc., provoca que s'augmenti el temps requerit en la inspecció.

Aquest fet es tradueix en una constant i contínua reclamació per la dificultat d'accedir als serveis de la ITV per part dels usuaris particulars (amb desenes de queixes anuals presentades als òrgans competents en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya, al Síndic de Greuges i a l'Agència Catalana de Consum), així com per part de les associacions representatives de diferents sectors afectats (transportistes, taxistes i agricultors, entre d'altres), la qual cosa es tradueix en una gran dificultat per poder trobar cita d'inspecció, d'una forma molt especial en les zones més densament poblades o amb més activitat econòmica.

Aquesta situació, genera diferents problemàtiques:

- Pels usuaris particulars, molèsties afegides al perill que suposa per la seguretat vial el fet de circular amb vehicles que es troben amb la inspecció tècnica caducada.
- Pel sector productiu, malbaratament de recursos, ineficiències empresarials, al marge dels ja esmentats pels usuaris particulars.
- Pel propi sistema de la inspecció tècnica de vehicles a Catalunya, l'increment de queixes, reclamacions i una davallada en la imatge d'aquest servei, que a més de no ser sovint percebut com a útil i necessari pels seus usuaris, s'afegeix una manca d'agilitat en la seva prestació.

Aquest estat d'estancament del sistema, fa imprescindible una solució que desencalli la situació.

1.1.4 Elevat absentisme en l'obligació de passar la ITV i percepció ciutadana de poca utilitat particular i social de la inspecció.

El servei d'inspecció tècnica de vehicles, en general, no és valorat de forma especialment positiva per la ciutadania, tot i que tracta de vetllar per la seguretat vial i la millora dels efectes mediambientals del parc de vehicles.

Hi ha varies causes que motiven aquest absentisme:

- Manca d'informació de la ciutadania sobre:
  - Els objectius concrets que es persegueixen amb la inspecció.
  - Els aspectes que són objecte de revisió.
  - L'impacte de la inspecció tècnica dels vehicles en la seguretat vial.
  - L'efecte de la seva inexistència en la seguretat vial i els efectes mediambientals.

- Els esforços que, en general, i de forma molt especial per determinats col·lectius, pot suposar el temps i dedicació que han d'invertir per complir amb aquesta obligació, i que han de substituir de la dedicació pròpia de la seva activitat productiva. Això està lligat amb els problemes abans exposats, i que fa que el temps dedicat tant a la gestió de concertació de cita prèvia (actualment bastant complicada en determinades zones geogràfiques), com el temps dedicat a la inspecció del vehicles pròpiament dita, siguin percebuts més com una obligació administrativa i fins i tot una font de malbaratament de recursos públics, que com a un servei per garantir la seguretat dels usuaris dels vehicles i la seguretat vial en general.

- L'aplicació de criteris tècnics diferents entre les estacions de la xarxa. Aquesta situació pot venir donada per varies causes:
  - Per la pròpia complexitat dels aspectes a inspeccionar que poden no tenir definides directrius unívoques, i fan que el personal inspector en cada cas apliqui el seu propi criteri en base als seus coneixements, experiència i circumstàncies pròpies del cas.
  - Pels interessos operatius de l'entitat de la inspecció, tendents a evitar la pèrdua de clientela.

  Aquesta situació genera desconcert en els usuaris i desconfiança en el rigor tècnic de la inspecció.

- El trasllat "visual" als usuaris del servei de què la inspecció és realitzada per una entitat privada, sense que es percebi i visualitzi en les estacions que la responsabilitat del servei en el seu conjunt recau en l'Administració, i que aquesta responsabilitat és la garantia del rigor tècnic en la realització de les inspeccions.

Això es tradueix en:

- Queixes cada cop més habituals als òrgans competents en la matèria de la Generalitat de Catalunya, al Síndic de Greuges o directament a el/l Conseller/a responsable en la matèria sobre el funcionament del servei. Algunes d'aquestes queixes estan realment fonamentades en deficiències objectives del sistema. D'altres són el resultat d'expectatives sobre el servei, fruit de la manca d'informació sobre els objectius i aspectes de la inspecció.

- Significatiu absentisme en el compliment de l'obligació de passar les inspeccions per part de certs col·lectius: la patronal d'empreses d'inspecció tècnica de vehicles estima aquest absentisme en un 20% del parc automobilístic i, segons les dades dels Mossos d'Esquadra, la mitjana de vehicles que detecten circulant per les carreteres catalanes sense la ITV en vigor és de 3000 mensuals, sense fer campanyes focalitzades en perseguir aquest incompliment.

- Actituds ofensives, violentes i desconsiderades cap el personal inspector i administratiu a les estacions d'ITV.

1.2 Objectius a assolir.

Com a conseqüència de la situació generada, i exposada amb detall en l'apartat anterior, amb aquest avantprojecte de llei es persegueixen els següents objectius:

	Objectius generals	*Objectius específics*
1	Garantir la seguretat jurídica en l'aplicació de la normativa sobre ITV mitjançant la creació d'un marc legal sòlid que resolgui la situació de precarietat legal actual que s'ha produït com a conseqüència de les sentències que afecten a les disposicions actualment vigents.	Substituir la regulació actual del servei d'inspecció tècnica de vehicles a Catalunya per un nou règim jurídic que doti de garanties i estabilitat jurídica al sector.
2	Assegurar la qualitat de la inspecció, és a dir, que el servei es presti de forma suficient a tot el territori, que li hagi lliure elecció operador i que s'adoptin mesures sostenibilitat ambiental, la qual cosa implica la millora de la prestació del servei d'ITV a la xarxa d'estacions, garantint unes condicions mínimes de prestació del servei, tenint en compte les particularitats dels diferents tipus d'usuaris i garantint la prestació del servei en territoris amb poca població.	Definir les condicions mínimes de prestació de l'activitat, adaptades als diferents tipus d'usuaris del servei i establir condicions objectives per garantir la cobertura de servei en zones poc atractives econòmicament, lligat a l'obertura de centres en zones més atractives econòmicament.
3	Crear una cobertura legal que permeti una adaptació àgil i flexible del marc legal a les evolucions futures del sector de la inspecció tècnica de vehicles.	Dissenyar un sistema jurídic que permeti una ràpida revisió, adaptació i implementació de les modificacions de les variables que afecten a la prestació del servei.
4	Reduir l'absentisme en el compliment de l'obligació d'efectuar les revisions de la ITV.	Augmentar la informació i coneixement de la ciutadania dels objectius de la ITV i reduir les queixes dels usuaris per la dificultat d'accedir al servei i per la qualitat del mateix.

1.3 Identificació de les opcions de regulació.

La identificació i anàlisi posterior de les opcions de regulació es fa en dues fases:

- En primer lloc s'analitzen les diferents possibilitats d'actuació davant la situació existent, des de la perspectiva de la intervenció de l'Administració en el mercat de la inspecció tècnica de vehicles.
- En segon lloc s'analitzen els diferents instruments reguladors disponibles, en cas d'optar per algun tipus d'intervenció o actuació.

De forma prèvia a aquest anàlisi, es descriuen les limitacions competencials de la Generalitat de Catalunya respecte aquest àmbit. Això permet entendre el motiu de les decisions preses així com les opcions descartades.

Pel que fa a les diferents possibilitats d'actuació davant la situació existent, des de la perspectiva de la intervenció de l'Administració en el mercat de la inspecció tècnica de vehicles, s'identifiquen les següents possibilitats:

- No fer res (*manteniment de l'estatus actual*).

- Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

- Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

- Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

Pel que fa als diferents instruments reguladors disponibles, s'identifiquen les següents possibilitats:
- Decret.
- Decret-Llei.
- Llei.

1.3.1 Competències de la Generalitat de Catalunya en matèria d'inspecció tècnica de vehicles.

En base al que estableix l'apartat 21 de l'article 149.1 de la Constitució Espanyola, l'Estat té la competència exclusiva en matèria de trànsit i circulació de vehicles a motor.

En base a això, actualment la normativa bàsica en matèria d'inspecció tècnica de vehicles la constitueix el Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel que es regula la inspecció tècnica de vehicles.

D'acord amb l'article 14, *Requisits de les estacions ITV*, l'execució material de les inspeccions tècniques ha de ser realitzada en estacions d'ITV, d'acord amb el model de gestió que estableixi la comunitat autònoma en l'exercici de les seves competències, podent-se exercir de forma directa, mitjançant societats d'economia mixta, o per empreses privades (bé sigui en règim de concessió o autorització).

Aquest mateix precepte preveu els diferents requisits que han de complir les estacions d'ITV,

que són:

- Els previstos a l'annex IV del mateix Reial decret, i que fan referència a:
    - Requisits generals.
    - Requisits de qualitat del servei d'inspecció.
    - Requisits de les inspeccions tècniques.
    - Requisits respecte als usuaris del servei.
    - Requisits respecte a la documentació generada en l'estació d'ITV.

- L'acreditació de les estacions d'ITV conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 com a organisme d'inspecció de tercera part en la inspecció tècnica de vehicles, realitzada per l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC).

- Complir amb el règim d'incompatibilitats que puguin establir les pròpies comunitats autònomes; afegeix que, en tot cas, les entitats titulars de les estacions d'ITV no podran formar part de les entitats legals ni tenir vinculació amb entitats legals separades, l'activitat de les quals sigui:
    - Transport per carretera.
    - Comerç de vehicles automòbils.

D'acord amb l'article 21, *sobre Habilitació de les estacions d'ITV*, les estacions d'ITV han de ser habilitades per l'òrgan competent de la comunitat autònoma on estiguin radicades, prèviament a l'inici de la seva activitat, d'acord amb el model de gestió que estableixi l'òrgan competent. En aquest sentit, la Directiva 2014/45/UE del Parlament i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles a motor i dels seu remolcs, en el seu article 12, *Centres d'inspecció*, preveu que els centres d'inspecció en els que els inspectors procedeixin a les inspeccions tècniques estaran autoritzats per un Estat membre o la seva autoritat competent. És a dir, que és la directiva la obliga a que l'autoritat competent tingui un paper actiu en l'habilitació dels centres d'inspecció i, en el cas d'Espanya, el Reial decret 920/2017 dóna llibertat a les comunitats autònomes per definir el model de gestió.

En definitiva, la Generalitat de Catalunya té competència r definir el model de gestió del servei d'ITV respectant els requisits previstos a l'article 14 del Reial decret 920/2017 i , així com el procediment d'accés a l'activitat dels centres d'inspecció. D'altra banda, la definició del model de gestió que inclogui una habilitació dels centres d'inspecció és obligatòria per a la Generalitat, a tenor del que disposa la normativa comunitària i el Reial decret 920/2017 que la transposa, com s'acaba de veure.

1.3.2 Opcions de regulació segons la intervenció de l'Administració en el mercat de la inspecció tècnica de vehicles.

S'identifiquen quatre possibles opcions d'actuació davant la problemàtica plantejada:

1. *No fer res*.
   Aquesta opció suposa la continuïtat amb la situació actual, que es caracteritza per una legislació qüestionada i anul·lada en gran part per diferents sentències judicials, així com un servei tensionat en determinades zones per la manca d'oferta suficient davant la demanda d'inspecció. Per tant aquesta opció suposa el *manteniment de l'estatus actual amb tota la problemàtica a què ens hem referit en els paràgrafs antecedents*.

2. *Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat*.
   Aquesta opció implica la determinació que pugués accedir lliurement a l'activitat qualsevol operador que complís amb els requisits i incompatibilitats previstes al RD 920/2017, abans esmentats, i prèvia autorització de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya, en base a les condicions anteriorment esmentades. També suposaria l'eliminació de l'establiment d'un import màxim a les tarifes lliures aplicades per la prestació del servei. Això en definitiva donaria lloc a una situació de *mercat d'accés lliure a l'activitat*.

3. *Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció*.
   Aquesta opció, d'una banda, estableix les condicions exigibles als operadors de la inspecció de la ITV que prestin el servei a les característiques pròpies i les necessitats conjunturals que presenta l'activitat a Catalunya, i d'altra banda, dona resposta a l'enfoc de la variable de l'establiment de les estacions d'ITV amb la determinació prèvia per part de l'Administració, en base a l'anàlisi de la demanda del servei. Aquesta opció es preveu amb l'establiment d'uns imports màxims als preus de les tarifes aplicades per un mateix servei a totes les estacions del territori i l'obligació de què la tarifa a aplicar per l'operador per un mateix servei sigui la mateixa a qualsevol de les seves estacions en el territori. Això implica un règim de gestió basat en un *mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial*.

4. *Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial.*
   Aquesta opció, a l'igual que l'anterior, preveu establir les condicions exigibles als operadors de la inspecció de la ITV que prestin el servei a les característiques pròpies i les necessitats conjunturals que presenta l'activitat a Catalunya, però enfoca la variable de l'establiment de les estacions d'ITV definint les condicions que s'han de complir per a què, de forma automàtica, es presti el servei a tot el territori i es cobreixin tots els sectors socials i professionals afectats pel servei d'ITV. Aquesta opció es preveu amb la llibertat d'establiment de preu per part dels operadors en la seva activitat, i la salvaguarda del govern per establir tarifes fixes o imports màxims de tarifes en aquells casos en que es detectin situacions en què la lliure competència entre els prestadors del servei no funciona adequadament o per circumstàncies que estiguin fonamentades en la condició de servei econòmic d'interés general que té el servei d'ITV. Això implica un règim de gestió basat en un *mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial*.

1.3.3 Opcions de regulació segons els instruments reguladors disponibles.

En base als instruments reguladors disponibles, si s'opta per qualsevol de les opcions que preveuen desenvolupament normatiu (opcions 2, 3 i 4 de l'epígraf anterior), les possibilitats són:

- *Decret*. Aquest instrument requereix l'aprovació del Govern, prèvia tramitació del corresponent projecte de decret, d'acord amb el que preveu el Capítol VII del Títol II de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, així com el Títol IV de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

- *Decret-Llei*. Aquest instrument requereix l'aprovació i publicació per part del Govern, així com la comunicació al Parlament, d'acord amb el que disposa el Capítol VII del Títol II de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern; un cop al Parlament, ha de ser convalidat o derogat en un termini màxim de 30 dies des de la data de

promulgació, d'acord amb el que disposa l'Estatut d'Autonomia de Catalunya.

- *Llei*. Aquest instrument requereix l'aprovació pel Govern d'un projecte de llei que serà tramès al Parlament, d'acord amb el que disposa el Capítol VII del Títol II de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, ; un cop al Parlament, el projecte de llei serà debatut en seu parlamentària pels diferents grups parlamentaris, posicionant-se sobre la seva oportunitat, sobre els principis i els criteris que informen la proposta i sobre les esmenes que es puguin presentar. Un cop finalitzat tot el procediment de debat legislatiu es procedeix a la votació en Ple de la proposta, per a la seva aprovació o desestimació., d'acord amb el que preveu l'Estatut d'Autonomia de Catalunya.

2. Anàlisi dels impactes de les opcions considerades.

2.1 Informe d'impacte pressupostari.

L'anàlisi de l'impacte pressupostari tracta d'identificar l'afectació que cadascuna de les diferents alternatives existents per afrontar la problemàtica que es tracta de resoldre amb la intervenció pública en aquesta matèria té sobre els recursos monetaris que poden influir en termes d'ingressos i despeses en el pressupost de la Generalitat de Catalunya.

2.1.1 Alternativa reguladora: No fer res.

Aquesta opció implica el manteniment de l'estatus actual de model de gestió. Com s'ha comentat anteriorment, l'actual model es troba en situació jurídicament inestable ja que la regulació ha estat en gran part anul·lada per via judicial com a conseqüència de la conflicitivtat abans descrita.

Per tant, si s'opta per l'opció de no regular entenem que hipotèticament podriem exposar-nos a la possibilitat que algun estament europeu consideri que cal posar remei a la situació i inicii un procediment pilot que pugui derivar en alguna sanció econòmica per al regne d'Espanya que després es pugués repercutir en totes aquelles comunitats autònomes que no tenen la normativa actualitzada, situació que entenem impossible.

Atès, doncs, que no considerem aquesta possibilitat, per resultar del tot remota, entenem que aquesta alternativa reguladora no suposa cap impacte addicional en els pressupostos d'ingressos ni de despeses de la Generalitat.

2.1.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

Aquesta opció implica, de facto, la determinació que es pugui accedir lliurement a l'activitat complint amb els requisits i incompatibilitats previstes al Reial decret 920/2017 i amb la prèvia autorització de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya, donant lloc a una situació d'accés lliure a l'activitat.

Els efectes pressupostaris que poden aparèixer són:

- *Pressupost d'ingressos*. No hi hauria canvis donat que els ingressos actuals a la Generalitat per l'activitat deriven de:
    - Les taxes que afecten a l'activitat, i en aquest sentit no hi hauria variació, sinó repartiment de l'activitat entre els nous operadors.
    - Els ingressos que afecten a l'autorització de nous centres d'inspecció s'incrementarien en la mesura que s'incrementés la xarxa d'estacions d'ITV.
- *Pressupost de despeses*. L'increment de sol·licituds d'autorització i l'augment d'operadors existents en el mercat, suposa un increment en la tasca administrativa de gestió de les autoritzacions i posteriorment de supervisió i control dels nous centres d'inspecció. Un escenari com aquest, que no suposa unes barreres importants d'accés a l'activitat, permetria un augment ràpid i important d'operadors i centres d'inspecció, especialment a les comarques més densament poblades de Catalunya, podent-se presentar una situació en un horitzó de 10 anys en el què apareguessin aproximadament uns 20 operadors més

amb unes 55 estacions noves. Aquest model suposaria una forta demanda inicial de sol.licituds d'autorització, en els primers 2 anys, acompanyada d'un volum important de tancaments fins que s'equilibrés els mercat, i s'aniria reduint progressivament la sol.licitud de noves estacions, estabilitzant-se aquesta situació en un horitzó de 10 anys. Aquesta situació requeriria un increment de recursos humans mínim de 6 efectius (2 personal administratiu i 4 personal tècnic).

2.1.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

Aquesta opció implica el manteniment de la xarxa d'estacions existent actualment, i si s'escau, procedir a determinar la necessitat d'ampliació de la xarxa d'estacions i les seves ubicacions, complint amb els requisits i incompatibilitats previstes al RD 920/2017, així com els requisits i incompatibilitats que determini la normativa catalana, i amb la prèvia autorització de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya.

Aquesta eventualitat ja està prevista a l'actual legislació, però no estan determinats els criteris a partir dels quals es considera que cal ampliar la xarxa ni on s'ha de fer. Per tant, la determinació d'aquests criteris en el moment actual podria ser percebuda com una alteració de les condicions de les autoritzacions existents, atès que la distribució de les estacions d'ITV és fruit d'una planificació territorial, que genera una zonificació de l'oferta del servei, que condiciona l'elecció dels usuaris per la proximitat geogràfica.

Els efectes pressupostaris que poden aparèixer són:

- *Pressupost d'ingressos*.
    - Els ingressos per les taxes que afecten a l'activitat no es veurien afectats atès que no hi haurà variació addicional respecte la situació actual, sinó repartiment de l'activitat entre els nous operadors.
    - Els ingressos que afecten a l'autorització de nous centres d'inspecció s'incrementarien en la mesura que s'incrementés la xarxa d'estacions d'ITV.

- *Pressupost de despeses*. El pressupost de despeses es veuria afectat en la necessitat de determinar els criteris de planificació territorial i la determinació de l'ampliació de la xarxa, en cas de necessitat. Aquest és un anàlisi no trivial que requereix un estudi objectiu i imparcial per part d'experts externs a l'Administració (i òbviament als operadors de la inspecció). Aquesta situació requeriria un increment de recursos humans mínim de 3 efectius (1 personal administratiu i 2 personal tècnic).

2.1.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

Aquesta opció implica la possibilitat d'accés lliure a la prestació de l'activitat, complint amb els requisits i incompatibilitats previstes al RD 920/2017, així com els requisits i incompatibilitats que determini la normativa catalana, i amb la prèvia autorització de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya. En aquest cas, entre els requisits que inclou la normativa catalana, s'afegeixen condicions de ponderació territorial que lliguen la implantació d'oferta inspectora en zones amb elevat parc d'automòbils amb l'obligació d'haver de generar oferta inspectora en zones amb escàs parc automobilístic.

Els efectes pressupostaris que poden aparèixer són:

- *Pressupost d'ingressos*.

    - Els ingressos per les taxes que afecten a l'activitat no es veurien afectats atès que no hi haurà variació addicional respecte la situació actual, sinó repartiment de l'activitat entre els nous operadors.
    - Els ingressos que afecten a l'autorització de nous centres d'inspecció s'incrementarien en la mesura que s'incrementés la xarxa d'estacions d'ITV.

- *Pressupost de despeses*. L'increment de sol·licituds d'autorització i l'augment d'operadors existents en el mercat, suposa un increment en la tasca administrativa de gestió de les autoritzacions i posteriorment de supervisió i control dels nous centres d'inspecció. Un escenari com aquest, que suposa contrapesos a l'obertura de nous centres de forma simultània en zones atractives econòmicament i zones menys atractives, permet un augment d'operadors i centres d'inspecció ajustat a la demanda real del servei per part dels usuaris. En aquestes circumstàncies es pot preveure una situació inicial de certa inestabilitat amb l'aparició de nous operadors i centres en el territori. Aquest model comporta una adaptació natural a l'evolució de la demanda, i en conseqüència a mig i llarg termini una situació més estable de tancament i obertura de noves estacions. A curt termini es podria preveure què apareguessin aproximadament uns 10 operadors més amb unes 25 estacions noves, i a mig i llarg termini que la situació s'estabilitzés amb una xarxa amb 6 operadors més i 15 estacions més de les actuals. Aquesta situació requeriria un increment de recursos humans mínim de 6 efectius (2 personal administratiu i 4 personal tècnic).

2.1.5 Resum comparatiu d'impacte pressupostari de les diferents alternatives.

Alternatives:

- A.1: No fer res
- A.2: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.
- A.3: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial,
- A.4: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

		Pressupost d'ingressos	*Pressupost de despeses*
A.1			
A.2		Taxes de sol. Autorització (57 expedients) (*)	Increment de recursos personals (2 per. Administratiu + 4 per. Tècnic)
A.3		Taxes de sol. Autorització (15 expedients) (**)	Increment de recursos personals (1 per. Administratiu + 2 per. Tècnic) Contracte adm. per determinació criteris planificació territorial
A.4		Taxes de sol. Autorització (37 expedients) (**)	Increment de recursos personals (2 per. Administratiu + 4 per. Tècnic)

(*) 57 expedients noves autoritzacions alternativa A.2 horitzó 10 anys: s'estimen 40 expedients de noves autoritzacions els dos primers anys, 9 entre el 3r i el 5è any, i 8 entre el 6è i el 10è any

(**) 15 expedients noves autoritzacions alternativa A.3 horitzó 10 anys: s'estimen 10 expedients de noves autoritzacions els dos primers anys, cap entre el 3r i el 5è any, i 5 entre el 6è i el 10è any

(***) 37 expedients noves autoritzacions alternativa A.4 horitzó 10 anys: s'estimen 20 expedients de noves autoritzacions els dos primers anys, 12 entre el 3r i el 5è any, i 5 entre el 6è i el 10è any

Els valors econòmics dels diferents impactes pressupostaris són:

- Taxes de sol·licitud d'autorització. (3.800 €/expedient)
- Recursos personal administratiu (19.000 €/persona any) (10 anys)
- Recursos personal tècnic (25.000 €/persona any) (10 anys)
- Contracte administratiu per determinació criteris planificació territorial (100.000€)

		Pressupost ingressos	*Pressupost despeses*
A.1		0,00 €	0,00 €
A.2		216.600,00 €	1.380.000,00 €
A.3		57.000,00 €	790.000,00 €
A.4		140.600,00 €	1.380.000,00 €

2.2 Informe d'impacte normatiu en termes de simplificació i reducció de càrregues administratives.

L'eventual modificació del règim jurídic del servei de la ITV té un impacte no homogeni en el temps pel que fa a les càrregues administratives. Per algunes de les alternatives, és en les fases inicials quan les càrregues administratives tenen un impacte i rellevància més elevada. En aquest sentit en un horitzó temporal de 10 anys la situació es previsible que s'estabilitzi.

A.1 Alternativa reguladora: No fer res

Aquesta alternativa, des del punt de vista de càrregues administratives, no en genera de noves. En conseqüència té un cost d'implantació nul, atès que mantindria la xarxa d'estacions invariable respecte la situació actual.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

Aquesta alternativa, des del punt de vista de càrregues administratives, determina una càrrega administrativa addicional que és el fet que les noves estacions que es creïn i les estacions que es tanquin requeriran la tramitació dels corresponents expedients d'autorització administrativa, que seran de complexitat baixa. En un mercat de lliure accés, el ritme d'obertura i tancament d'estacions, especialment a l'inici de la implantació del model, serà elevat, amb els corresponents costos administratius que implica.

A més, aquesta opció requerirà tramitar la corresponent modificació de la normativa vigent que regula l'actual règim de prestació del servei, mitjançant una altra disposició amb caràcter legislatiu.

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Gestió de modificació de la llei vigent (cost Administració Pública: baix)

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: alt (20 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: alt (8 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

		càrrega	expedients	dies	persones	
Gestió modificació de la llei vigent						
	Cost gestió AP	baixa	1	25		6.415,00 €
Gest exp aut obertura estació ITV						
	Carrega adm empresaria	mitja	40	30	3	450.000,00 €
	Cost gestió AP	baixa	40	4		41.056,00 €
Gest exp aut tancament estació ITV						
	Carrega adm empresaria	alta	16	50	3	300.000,00 €
	Cost gestió AP	alta	16	20		82.112,00 €
						879.583,00 €

Entre el 3er i 5è any:

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: mig (3 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: baix (1 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

			expedients	dies	persones	
Gest exp aut obertura estació ITV						
	Carrega adm empresaria	mitja	9	30	3	101.250,00 €
	Cost gestió AP	baixa	9	4		9.237,60 €
Gest exp aut tancament estació ITV						
	Carrega adm empresaria	alta	3	50	3	56.250,00 €
	Cost gestió AP	alta	3	20		15.396,00 €
						182.133,60 €

Entre el 6è i 10è any:

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: (2 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: (1 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

			expedients	dies	persones	
Gest exp aut obertura estació ITV						
	Carrega adm empresaria	mitja	8	30	3	90.000,00 €
	Cost gestió AP	baixa	8	4		8.211,20 €
Gest exp aut tancament estació ITV						
	Carrega adm empresaria	alta	4	50	3	75.000,00 €
	Cost gestió AP	alta	4	20		20.528,00 €
						193.739,20 €

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

Aquesta alternativa de regulació implica un ritme d'obertura i tancament d'estacions molt més reduït que l'anterior, però la gestió dels concursos d'ampliació de la xarxa suposarà una càrrega administrativa molt considerable, així com la gestió de les autoritzacions de noves estacions, d'una complexitat mitja.

Aquesta opció requerirà tramitar una disposició amb rang de llei per definir aquesta nova alternativa reguladora, diferent a l'actual, i derogar l'actual model.

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Gestió de modificació de la llei vigent (cost Administració Pública: alt)
- Gestió de tramitació contracte per l'estudi d'ampliació de la xarxa (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: mig)
- Gestió de tramitació de concurs d'adjudicació de noves estacions (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: alt)
- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: mig (5 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)

		càrrega	expedients	dies	persones	
Gestió modificació llei vigent						
	Cost gestió AP	alta	1	375		96.225,00 €
Gestió contracte estudi ampliació xarxa						
	Cost gestió AP	mitja	1	60		15.396,00 €
	Carrega adm empresaria	mitja	1	125	3	46.875,00 €
Gestió concurs adjudicació noves estacions						
	Cost gestió AP	alta	1	250		64.150,00 €
	Carrega adm empresaria	alta	1	400	3	150.000,00 €
Gest exp aut obertura estació ITV						
	Carrega adm empresaria	mitja	10	30	3	112.500,00 €
	Cost gestió AP	baixa	10	4		10.264,00 €
						495.410,00 €

Entre el 3er i 5è any:

- No es preveuen càrregues administratives

Als 5 ans cal definir les noves necessitats.

Entre el 6è i 10è any:

- Gestió de tramitació contracte per l'estudi d'ampliació de la xarxa (cost Administració Pública: mig)
- Gestió de tramitació de concurs d'adjudicació de noves estacions (càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)
- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: baix (1 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)

		càrrega	expedients	dies	persones	
Gestió contracte estudi ampliació xarxa						
	Cost gestió AP	mitja	1	60		15.396,00 €
	Carrega adm empresarial	mitja	1	125	3	46.875,00 €
Gestió concurs adjudicació noves estacions						
	Cost gestió AP	alta	1	250		64.150,00 €
	Carrega adm empresarial	alta	1	400	3	150.000,00 €
Gest exp aut obertura estació ITV						
	Carrega adm empresarial	mitja	5	30	3	56.250,00 €
	Cost gestió AP	baixa	5	4		5.132,00 €
						337.803,00 €

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

Aquesta alternativa reguladora suposa un ritme d'obertura i tancament sensiblement superior al de l'anterior alternativa, però substancialment inferior al del model d'accés lliure a l'activitat. En aquest cas caldrà preveure com a càrregues administratives també la gestió de les autoritzacions que seran de complexitat alta.

Aquesta opció requerirà tramitar una disposició amb rang de llei per definir aquesta nova alternativa reguladora, diferent a l'actual, i derogar l'actual model.

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Gestió de modificació de la llei vigent (cost Administració Pública: alt)
- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: mig (10 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: baix (0.5 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

		càrrega	expedients	dies	persones	
Gestió modificació llei vigent						
	Cost gestió AP	alta	1	375		96.225,00 €
Gest exp aut obertura estació ITV						
	Carrega adm empresarial	mitja	20	30	3	225.000,00 €
	Cost gestió AP	baixa	20	4		20.528,00 €
Gest exp aut tancament estació ITV						
	Carrega adm empresarial	alta	1	50	3	18.750,00 €
	Cost gestió AP	alta	1	20		5.132,00 €
						341.753,00 €

Entre el 3er i 5è any:

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: baix (4 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: baix (0.33 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

			expedients	dies	persones	
Gest exp aut obertura estació ITV						
	Carrega adm empresarial	mitja	12	30	3	135.000,00 €
	Cost gestió AP	baixa	3	4		3.079,20 €
Gest exp aut tancament estació ITV						
	Carrega adm empresarial	alta	1	50	3	18.750,00 €
	Cost gestió AP	alta	1	20		5.132,00 €
						161.961,20 €

Entre el 6è i 10è any:

- Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (volum: baix (1 exp/any); càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)
- Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (volum: alt (0,2 exp/any); càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)

			expedients	dies	persones	
Gest exp aut obertura estació ITV						
	Carrega adm empresarial	mitja	5	30	3	56.250,00 €
	Cost gestió AP	baixa	5	4		5.132,00 €
Gest exp aut tancament estació ITV						
	Carrega adm empresarial	alta	1	50	3	18.750,00 €
	Cost gestió AP	alta	1	20		5.132,00 €
						85.264,00 €

2.2.2 Resum comparatiu d'impacte normatiu.

Alternatives:

- A.1: No fer res
- A.2: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat de lliure accés a l'activitat.
- A.3: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.
- A.4: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

	Càrregues administratives	*Costos càrregues administratives*
A.1	No hi ha	0,00 €
A.2	- Gestió de modificació de la llei vigent (cost Administració Pública: baix) - Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix) - Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)	1.255.455,80 €
A.3	- Gestió de modificació de la llei vigent (cost Administració Pública: alt) - Gestió de tramitació contracte per l'estudi d'ampliació de la xarxa (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: mig) - Gestió de tramitació de concurs d'adjudicació de noves estacions (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: alt) - Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix)	833.213,00 €
A.4	- Gestió de modificació de la llei vigent (cost Administració Pública: alt) - Gestió expedients d'autorització d'obertura d'estacions d'ITV (càrrega administrativa empresarial: mitja; cost Administració Pública: baix) - Gestió expedients d'autorització de tancament d'estacions d'ITV (càrrega administrativa empresarial: alta; cost Administració Pública: alt)	588.978,20 €

2.3 Informe d'impacte de gènere.

El servei d'ITV està adreçat a tota la població titular de vehicles que estan sotmesos a la inspecció tècnica. Aquesta població és molt àmplia i heterogènia en funció de la tipologia de vehicle. La població usuària del servei d'ITV de vehicles d'ús particular està molt diversificada i en conseqüència els usuaris del servei són molt heterogenis. Mentre que la població usuària

del servei de vehicles dels sectors professionals (transport de passatgers, transport de mercaderies, vehicles agrícoles i de serveis, etc.) és majoritàriament masculina.

Pel que fa al personal involucrat en la prestació del servei d'ITV, és principalment masculí, especialment pel que fa al personal directament involucrat amb la inspecció tècnica en línia d'inspecció. Pel que fa al personal dedicat a gestió administrativa, la distribució de personal per gènere està més igualada entre dones i homes.

El plantejament de les alternatives no tenen un impacte significatiu en termes de gènere.

2.4 Informe d'impacte econòmic, social i ambiental.

L'anàlisi de l'impacte econòmic i social tracta d'identificar i analitzar els costos i beneficis per la societat en el seu conjunt, de les diferents alternatives d'actuació pública que es poden implementar per resoldre les problemàtiques existents.

2.4.1 Identificació de problemàtiques a resoldre.

La intervenció pública en la regulació del règim de prestació del servei d'ITV a Catalunya ve donada per l'existència de varies problemàtiques amb diferents orígens:

1. La inestabilitat legal del marc normatiu vigent com a conseqüència de la seva anul·lació per part de sentències judicials, i que qüestiona la legalitat de l'activitat de tots els operadors que actuen en un servei definit per la UE com d'interès general.

2. La detecció de deficiències existents en el servei prestat per l'actual xarxa d'estacions d'ITV, que genera dificultats per a la concertació de determinats serveis a col·lectius amb rellevància econòmica i endarreriment en la resolució dels tràmits administratius que es realitzen a les estacions d'ITV.

3. La dificultat d'adaptar solucions ràpides i àgils als canvis conjunturals del context que afecta a la prestació del servei.

4. L'elevat absentisme del compliment de l'obligació de fer la inspecció tècnica del vehicle i la poca utilitat social del servei percebuda pels usuaris.

2.4.2 Actors relacionats amb la prestació del servei d'ITV.

El servei d'inspecció tècnica de vehicles és una activitat que afecta de forma directa a un volum molt elevat de la població, en general, i a tots els sectors econòmics productius. En aquest sentit, es poden identificar els següents actors afectats directament per aquesta activitat:

- Usuaris del servei d'ITV als efectes de:

    - Passar les inspeccions tècniques reglamentàries dels vehicles.
    - Realitzar tràmits administratius en les estacions com a conseqüència de determinades circumstàncies que afecten a modificacions dels vehicles, els usos d'aquests o per circumstàncies que afecten a la documentació del vehicle.

Dins dels usuaris del servei es poden identificar:

- La població en general titular de vehicles. (En general els propietaris particulars d'automòbils, ciclomotors i motocicletes)
- Els titulars de vehicles utilitzats com a eina de treball. En aquest grup es poden identificar de forma molt específica els següents sectors:
    - El dels vehicles de transport de passatgers en general. Dins d'aquest podem diferenciar:
        - Els vehicles de transport públic
        - Els vehicles de transport privat. (Existeixen associacions professionals)
        - Els vehicles de transport privat (taxi i vtc) (Existeixen associacions i sindicats)
    - El dels vehicles de transport de mercaderies. (Existeixen associacions professionals)
    - El dels vehicles utilitzats per activitats agrícoles. (Existeixen associacions professionals)
    - El dels vehicles especials per obra.
    - El dels vehicles utilitzats per altres activitats comercials.
    - El dels vehicles utilitzats per cossos de seguretat i bombers.
- Els comercialitzadors de vehicles d'importació.

- Entitats titulars d'estacions que presten el servei d'inspecció tècnica de vehicles. Dins d'aquestes entitats s'han de distingir:
    - Entitats que estan prestant actualment el servei d'ITV a Catalunya.
    - Entitats que no presten actualment el servei d'ITV a Catalunya (però si el presten en altres territoris de la resta de l'Estat o de fora)

- Tallers de reparació de vehicles, com a entitats on:
    - Poden realitzar-se les correccions dels defectes detectats en les inspeccions tècniques dels vehicles.
    - Han de realitzar certificacions d'instal.lació/desinstal.lació de determinats elements en el vehicle.

- Autoritats en matèria de trànsit: `
    - Cossos policials amb competències en trànsit: Encarregats de vetllar per què els vehicles que circulen per les vies públiques compleixen amb les obligacions que estableix la reglamentació.
    - Dirección General de Tràfico (DGT): Òrgan titular del Registre General de Vehicles on consten totes les inspeccions i actuacions realitzades en els vehicles.

- Autoritat en matèria de seguretat industrial: Encarregada de vetllar per a què les inspeccions i actuacions realitzades a les estacions d'ITV es facin d'acord amb el que preveu la normativa específica i de garantir les condicions establertes de prestació del servei als usuaris.

2.4.3 Variables de l'enfoc de l'anàlisi econòmic, social i ambiental.

Atenent les característiques de l'activitat a regular, aquest anàlisi incideix de forma evident en l'afectació a les següents qüestions:

	Impacte econòmic	*Impacte social*	*Impacte ambiental*
El mercat de l'oferta i la demanda del servei d'ITV	x		
Igualtat d'accés al servei d'ITV, per part dels diferents tipus d'usuaris	x	x	
L'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV	x	x	
El control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració		x	
La sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV	x		x
La qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV	x	x	x

En aquest sentit, les característiques de les diferents alternatives esmentades en l'apartat 1.2.3 que afecten a les variables de l'anàlisi econòmic, social i ambiental són:

A.1 Alternativa reguladora: No fer res

- Existència d'una xarxa derivada d'una planificació territorial dels anys 80, amb una petita ampliació al 2013.
- Establiment de condicions específiques de la prestació del servei i requisits específics addicionals dels establiments de les estacions d'ITV.
- Establiment de tarifes màximes pels diferents serveis (no revisades des de 2009).
- Obligació d'aplicació a tota la xarxa d'estacions d'un mateix operador de la tarifa que per cada servei decideixi aplicar.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat).

- Llibertat d'establiment d'estacions en qualsevol ubicació del territori (amb el compliment dels requisits de competència tècnica previstos a la legislació bàsica).
- Llibertat d'establiment de preus pels serveis oferts.

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

- Planificació administrativa d'ampliació/modificació de la xarxa d'estacions.
- Establiment de condicions específiques de la prestació del servei i requisits específics addicionals dels establiments de les estacions d'ITV.
- Establiment de tarifes màximes pels diferents serveis.
- Obligació d'aplicació a tota la xarxa d'estacions d'un mateix operador de la tarifa que per cada servei decideixi aplicar.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial).

- Llibertat d'establiment d'estacions en qualsevol ubicació del territori (amb el compliment de les condicions de ponderació territorial).
- Establiment de condicions específiques de la prestació del servei i requisits específics addicionals dels establiments de les estacions d'ITV.
- Establiment de tarifes màximes pels diferents serveis.

2.4.3.1 El mercat de la oferta i la demanda del servei d'ITV.

Característiques de la variable en el context actual.

El mercat d'oferta i demanda del servei d'ITV a Catalunya es caracteritza per una demanda superior als 3.000.000 d'actuacions anuals per una xarxa de 50 estacions fixes amb 122 línies d'inspecció. El preu que els operadors actuals posen als seus serveis és lliure però limitat per unes tarifes màximes. Aquestes tarifes respecte el cost de realització de les diferents actuacions, no suposen el mateix rendiment econòmic, sinó que determinades actuacions tenen major rendiment tenint en compte la relació tarifa/recursos.

En tot cas, des de l'inici d'aquest model, els operadors actuants apliquen les tarifes màximes regulades.

La ubicació geogràfica de les estacions deriva de la planificació territorial realitzada als inicis dels anys 80 (amb l'ampliació de 6 estacions l'any 2012 en base a una ampliació de la planificació territorial existent). Aquesta distribució de la xarxa, unit al patró de comportament dels usuaris del servei, que acostumen a acudir a l'estació més propera (especialment en un mercat en què no hi ha incentiu per competència en preus) afavoreix l'existència de "mercats cuasi-monopolístics".

A1. Alternativa reguladora: No fer res.

En aquest cas, que és la situació actual, els oferents del servei, en existir una forta demanda de tot tipus d'inspeccions (més i menys rendibles) tendeixen a orientar la seva oferta de serveis a aquells productes més rendibles en detriment dels menys rendibles, amb la intenció de captar el mercat de les sol·licituds dels productes amb rendibilitat econòmica.

De forma simplificada, es pot concloure que els productes amb més rendibilitat són la inspecció periòdica dels vehicles tipus turisme i motocicletes, mentre que els productes amb baixa rendibilitat són especialment:

- La inspecció de vehicle de transport de passatgers.
- La inspecció de vehicle de transport pesant de mercaderies.
- La inspecció de vehicle agrícola.
- Els tràmits administratius de reformes d'importància.

Les activitats amb menys rendibilitat afecten especialment a sectors professionals, amb l'impacte que aquesta ineficiència genera en l'economia particular de les empreses i en general de la societat.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en el mercat de l'oferta i la demanda del servei d'ITV, que comporta previsiblement que, tenint en compte la distribució del parc de vehicles de Catalunya, a curt termini els oferents del servei tendiran a concentrar l'oferta (instal·lació d'estacions) en les zones més densament poblades del territori (Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme), on existirà una forta competència en preus mentre que moltes comarques amb baixa densitat de població podrien quedar sense servei d'ITV.

La modificació de la legislació existent en aquest sentit comportaria l'eliminació de la tarifa màxima i, en conseqüència, els diferents agents podrien competir en preu per captar clients. Cal posar de manifest que aquesta competència per oferir el preu més baix, en les comunitats en què es dona (Comunitat de Madrid o Regió de Múrcia) ha evolucionat cap a una relaxació dels estàndards de rigor i qualitat en les actuacions (inspecció o tràmits administratius).

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en el mercat de l'oferta i la demanda del servei d'ITV que d'entrada suposaria el manteniment de la xarxa existent d'estacions d'ITV i requeriria, en primer lloc, la determinació dels criteris per a estudiar i analitzar les eventuals necessitats d'ampliació de la xarxa a efectes de decidir, si fos pertinent, el nombre i ubicacions de les noves estacions d'ITV. La determinació d'aquests criteris no està exempta de diferents interpretacions sobre com s'han d'establir aquest nombre d'estacions i com s'ha de determinar la seva ubicació; a més, ambdues variables s'influeixen mútuament.

Aquesta opció continua basant-se en un plantejament d'assignació de facto dels vehicles empadronats en un territori a l'estació d'ITV més propera, atenent als patrons de comportament dels usuaris del servei.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en el mercat de l'oferta i la demanda del servei d'ITV que, de facto, suposa inicialment el manteniment de la xarxa existent d'estacions d'ITV, donat que els operadors actualment autoritzats a Catalunya, compleixen amb un nivell bastant elevat els requisits de ponderació territorial, alhora que permet l'obertura de noves estacions allà on la demanda és més elevada, evitant un buidatge i trasllat d'establiments de les zones amb menys interès econòmic cap a les zones més atractives, amb el contrapès que suposa l'obertura d'estacions en zones menys atractives en obrir o ampliar l'oferta de servei en les zones més atractives, d'acord amb els criteris de ponderació territorial.

2.4.3.2 Igualtat d'accés al servei d'ITV, per part dels diferents tipus d'usuaris.

Característiques de la variable en el context actual.

L'accés al servei ve regulat per l'oferta que posen a disposició dels usuaris les entitats oferents del servei. En existir una elevada demanda respecte de l'oferta existent, aquests oferents poden orientar-la als productes més rendibles i seleccionar discrecionalment la clientela, donat que no existeixen ni disposicions que explícitament prohibeixin aquesta pràctica ni mecanismes efectius per controlar-lo.

En conseqüència, per aquells sectors i actors professionals amb menys capacitat d'influència (com és el cas de les PIMES) l'oferta de servei és més reduïda, i en conseqüència l'accés al servei respecte d'altres demandants és més complicat.

A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

En aquest cas, que és la situació actual, la situació de dificultat d'accés al servei per part de tots els usuaris en general, i de forma molt més acusada en les zones més densament poblades i dels col·lectius amb menys capacitat d'influència es mantindrà i s'agreujarà amb l'increment continu de la demanda, donat que de forma natural existeix un increment del parc de vehicles, afegit a què en aquests moments existeix incertesa tant econòmica com de tipologia de tecnologia a escollir en adquirir un vehicle, el que provoca que el parc de vehicles es vagi envellint paulatinament, amb el que augmenta la freqüència d'inspecció dels vehicles censats.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en l'accés al servei de la ITV, que suposarà que la pròpia iniciativa privada avaluarà la viabilitat econòmica d'obrir estacions en funció de la demanda prevista, els costos fixos i variables propis de l'activitat i els preus dels seus serveis. Aquesta opció pot comportar a curt termini una translació i acumulació de l'oferta de servei a les zones més econòmicament rendibles, on hi hauria una forta competència en preu i una previsible disminució de l'oferta en zones amb més baixa demanda, on previsiblement pujarien els preus dels serveis. Aquesta situació a mig i llarg termini és previsible que evolucioni a una situació més estable en què el mercat estableixi el preu dels serveis de forma diferenciada a cada zona, en funció de la relació entre oferta-demanda existent.

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en l'accés al servei de la ITV, un cop definida una planificació territorial que realment augmenti l'oferta de servei suficientment, pot afavorir l'absorció de l'excés de demanda. Si la planificació territorial és insuficient mantindrà els problemes d'accés als serveis amb unes altres intensitat.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en l'accés al servei de la ITV que implicarà una lenta ampliació de l'oferta, donades les obligacions derivades de la ponderació territorial. Això ha de permetre una progressiva absorció de l'excés de demanda existent en determinades zones. A més permetrà ajustar els preus dels seus serveis als costos reals de producció en funció de la localització, respectant no superar les tarifes màximes.

2.4.3.3 L'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV.

Característiques de la variable en el context actual.

La ubicació geogràfica de les estacions prové majoritàriament de la planificació territorial realitzada als inicis dels anys 80, amb l'ampliació que es va realitzar com a conseqüència de l'aprovació del model derivat de la Llei 12/2008, de seguretat industrial, que entre els anys 2012 i 2013 va incrementar en 6 estacions la xarxa existent fins aquell moment, de forma que actualment hi ha 50 estacions disponibles amb 122 línies d'inspecció. La distribució territorial de la xarxa, des de l'inici, va tenir l'objectiu què hi hagués estacions d'ITV a totes les comarques. En aquests moment la majoria disposen, com a mínim, d'una estació d'ITV.

En aquests moments, d'acord amb el que estableix a l'apartat 4 de la Disposició addicional novena de la Llei 2/2021, del 29 de desembre, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic, se suspèn l'atorgament de noves autoritzacions de titulars d'estacions d'inspecció tècnica de vehicles que preveuen els articles 26.1 i 37 de la Llei 12/2008 fins a l'entrada en vigor d'una llei que reguli el nou marc jurídic del servei d'interès general de la inspecció tècnica de vehicles. En conseqüència, mentre no s'aprovi aquest nou marc jurídic del servei, no pot haver modificació de la xarxa existent.

A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

En aquest cas es mantindria l'actual xarxa d'estacions. Aquesta xarxa cobreix bastant el territori (només 5 comarques no disposen d'estació d'ITV, i són comarques amb poca població) i, quan s'aconsegueix cita per accedir al servei, els desplaçaments dels usuaris a l'estació més propera no són excessivament llargs.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en l'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV que, d'acord amb las dimensions del territori i l'heterogeneïtat de la seva distribució poblacional i, en conseqüència, del seu parc de vehicles, fa existeixi una tendència a la deslocalització d'estacions de zones amb poca densitat de població cap a les zones més densament poblades, amb l'únic incentiu per mantenir-se o obrir estacions en les primeres zones, del reequilibri econòmic mitjançant l'elevació de preus.

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en l'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV que mantindrà la cobertura territorial existent i, quan es determini la nova planificació territorial, si aquesta preveu ampliació de la xarxa, permetrà un increment de la cobertura.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en l'equilibri i cobertura territorial del servei d'ITV que, a curt termini, suposarà un creixement sostingut de la xarxa tant a les zones més densament poblades com a les zones menys poblades, amb especial rellevància a les comarques que actualment no disposen d'estació d'ITV.

2.4.3.4 El control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració.

Característiques de la variable en el context actual.

D'acord amb la Directiva 2014/45/UE, de 3 d'abril de 2014, relativa a les inspeccions tècniques periòdiques dels vehicles a motor i dels seus remolcs, la inspecció tècnica dels vehicles és una activitat sobirana que necessàriament han de realitzar els Estats o els organismes públics o privats sota la seva supervisió.

Donat que a Catalunya la prestació del servei és realitzada per entitats privades que han estat objecte d'habilitació per part de l'Administració, la Generalitat de Catalunya, com a autoritat competent en la supervisió d'aquesta activitat sobirana en el territori de Catalunya, exerceix el control i supervisió de l'activitat desenvolupada pels operadors autoritzats.

Aquest control i supervisió implica:

- Vetllar per el manteniment de les condicions d'autorització i els requisits per poder desenvolupar l'activitat.
- Vetllar per la correcta aplicació de les normes tècniques d'inspecció en els vehicles inspeccionats, així com la correcta aplicació dels criteris de resolució dels tràmits administratius que es resolen a les estacions d'ITV.
- Vetllar pel compliment de les condicions de prestació del servei als usuaris definides per la Generalitat de Catalunya.
- Resoldre els dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Impulsar els canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV.

A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

Aquesta alternativa implica que seguiran operant les 5 entitats que actualment disposen d'habilitació per exercir l'activitat. El nombre actual d'operadors és petit, i donat que està

congelada l'ampliació de la xarxa d'estacions, l'activitat de control i supervisió actual de l'Administració es circumscriu a:

- Supervisió del compliment de les condicions específiques de desenvolupament de l'activitat.
- Supervisió de la correcta aplicació dels protocols d'inspecció.
- Resolució de dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Implementació dels canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en el control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració que suposarà previsiblement un augment dels operadors i estacions existents en el mercat.

Això tindrà les implicacions en l'activitat de control i supervisió següents:

- Supervisió del compliment de les condicions específiques de desenvolupament de l'activitat, incrementat respecte del supòsit anterior (no fer res) per l'increment d'operadors i la previsible obertura i tancament d'estacions.
- Supervisió de la correcta aplicació dels protocols d'inspecció, incrementat respecte del supòsit anterior(no fer res) per l'increment d'operadors i d'estacions.
- Resolució de dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Implementació dels canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV. (S'incrementarà l'esforç necessari per la coordinació per part de l'Administració)

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en el control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració que pot suposar un lleuger augment dels operadors existents en el mercat.

Això implicarà pocs canvis en l'activitat de control i supervisió respecte de l'alternativa de no fer res:

- Supervisió del compliment de les condicions específiques de desenvolupament de l'activitat.
- Supervisió de la correcta aplicació dels protocols d'inspecció.
- Resolució de dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Implementació dels canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en el control i supervisió de l'activitat per part de l'Administració que suposarà previsiblement un augment dels operadors i estacions existents en el mercat.

Això tindrà les implicacions en l'activitat de control i supervisió següents:

- Supervisió del compliment de les condicions específiques de desenvolupament de l'activitat, incrementat respecte del cas de no fer res per l'augment d'operadors i la previsible obertura i tancament d'estacions.
- Supervisió de la correcta aplicació dels protocols d'inspecció, incrementat respecte el cas de no fer res per l'increment d'operadors i d'estacions.
- Resolució de dubtes, queixes i controvèrsies plantejades pels usuaris del servei respecte les actuacions dels operadors.
- Implementació dels canvis i adaptacions normatives i tecnològiques en l'activitat i en la xarxa d'estacions d'ITV. (S'incrementarà l'esforç necessari per la coordinació per part de l'Administració)

2.4.3.5 La sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV.

Característiques de la variable en el context actual.

Actualment, en el desenvolupament de l'activitat del servei d'ITV les mesures de sostenibilitat ambiental i eficiència energètica que s'han implementat són les derivades de les obligacions legals existents, en relació a aspectes de reciclatge de residus i contaminació atmosfèrica i sonora.

A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

Aquesta alternativa implica mantenir la política actual d'adaptació del servei d'ITV les obligacions legals que s'estableixin de forma genèrica tant en l'aspecte de la sostenibilitat ambiental com de l'eficiència energètica.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en la sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV que pot suposar que un increment dels requeriment mediambientals i d'eficiència energètica afecti a la rendibilitat econòmica dels establiments i això suposi el tancament d'estacions i/o increment de preus dels serveis.

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en la sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV, que implicarà que, donada la capacitat d'establir

condicions específiques per la prestació del servei als operadors, l'Administració pugui implementar mesures addicionals a les establertes genèricament per la resta de la societat i sectors productius. En aquest cas, tenint en compte les característiques del model, no afectarà a la cobertura del servei, però la implantació d'aquestes millores suposarà inversions que poden afectar la rendibilitat econòmica, i donada l'existència de tarifes màximes a aplicar a tota la xarxa de les pròpies entitats, pot afectar a la qualitat i rigor de l'activitat inspectora.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en la sostenibilitat ambiental i eficiència energètica del servei d'ITV, que implicarà que donada la capacitat d'establir condicions específiques per la prestació del servei als operadors, l'Administració pugui implementar mesures addicionals a les establertes genèricament per la resta de la societat i sectors productius. En aquest cas, tenint en compte les característiques del model, permetrà adaptar i modular la xarxa, si fos necessari i adaptar els preus, dins els marges que estableix la tarifa màxima, per equilibrar la rendibilitat econòmica quan s'escaigui. Tot i així pot tenir afectació aquesta situació en la qualitat i rigor de l'activitat inspectora, però presumiblement d'una forma més esmorteïda a l'efecte del cas anterior.

2.4.3.6 La qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV.

Característiques de la variable en el context actual.

La competència i qualitat tècnica de les actuacions realitzades pels operadors en les estacions d'ITV de Catalunya, així com l'homogeneïtat dels criteris d'inspecció ve determinada per la normativa i protocols d'inspecció i fiscalitzada per l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial de la Generalitat de Catalunya i l'Entitat Nacional d'Acreditació (ENAC).

Els operadors de la inspecció requereixen disposar d'acreditació de competència tècnica emesa per ENAC, que avalua que els operadors disposen dels coneixements i dels procediments adients per realitzar l'activitat inspectora, fonamentats en el compliment de les normes de qualitat de la previstes legalment. Aquesta activitat d'avaluació es fa de forma periòdica per part d'auditors especialitzats. A banda, la Generalitat de Catalunya estableix condicions pròpies de la prestació del servei i vetlla per la correcta aplicació dels procediments i disposicions tècniques i de prestació de servei.

A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

En aquest cas es previsible un manteniment de la competència i qualitat tècnica de les actuacions que es realitzen a les estacions d'ITV. La manca d'una forta competència entre els operadors per captar a clients, permet menys pressió a l'hora de ser rigorosos en l'aplicació dels protocols d'inspecció, donat que no hi ha molt perill de pèrdua del client.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en la qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV que pot ser molt rellevant. En aquest context, la

competència pel client fa que els llindars de rigor en l'aplicació dels criteris es relaxi, sempre que no existeixi una actuació vigilant i, si s'escau, correctora per part de l'Administració supervisora.

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en la qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV que pot ser similar a l'alternativa de no fer res, en el cas què l'ampliació o modificació de la xarxa no afegeixi factors importants de competència entre operadors. En cas contrari, de forma general o local, pot derivar en problemes similars als indicats al cas de l'accés lliure a l'activitat, però previsiblement amb menor intensitat.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

La combinació dels factors per aquesta alternativa té un impacte en la qualitat tècnica de les actuacions realitzades a les estacions d'ITV similar a l'alternativa de no fer res, però amb impactes de menor intensitat.

2.4.4 Indicadors i horitzó temporal per l'anàlisi econòmic, social i ambiental.

En base a l'anterior s'identifiquen com a indicadors per fer l'anàlisi econòmic, social i ambiental de les alternatives proposades pel desenvolupament d'aquest servei:

- I.1. *El valor mig de les tarifes aplicades pels serveis*. Aquest indicador avalua el cost econòmic global que implica la diferència entre el valor de la tarifa aplicada pels operadors i la tarifa màxima estipulada reglamentàriament.
- I.2. *El temps mig d'espera des de que es sol·licita cita i la prestació del servei*. Aquest indicador avalua el cost econòmic-social que implica la demora en el temps d'espera entre el valor mínim esperable de temps mig d'espera en totes les alternatives, respecte dels temps mitjos d'espera previsibles en cada alternativa en cada moment de l'evolució dels escenaris.
- I.3. *La distància mitja per accedir a l'estació més propera*. Aquest indicador avalua els cost econòmic-social-ambiental del desplaçament dels usuaris a l'estació més propera (com a patró d'elecció de centre d'inspecció prioritari), referenciat en base a la diferència respecte la distància mitja més baixa de totes les alternatives.
- I.4. *La distància màxima per accedir a l'estació més propera.* Aquest indicador avalua el cost econòmic-social-ambiental de la deslocalització d'estacions d'ITV en zones amb un par de vehicles que fa poc rendible l'explotació del servei (un 25% del parc de vehicles es pot veure afectat per aquesta deslocalització)
- I.5. *La distància mitja per accedir a l'estació de la competència més propera*. Aquest indicador avalua els costos econòmics-ambientals del factor de competència entre els prestadors del servei.
- I.6. *El percentatge d'absentisme*. Aquest indicador avalua l'impacte econòmic-social-ambiental de l'absentisme, estimat en la meitat de la tarifa màxima per cada inspecció que no es realitza.

- I.7. *El nivell de inspeccions desfavorables*. Aquest indicador avalua l'impacte econòmic-social-ambiental de la detecció de defectes en els vehicles, estimat en la tercera part de la tarifa màxima per cada inspecció que es detecta com a desfavorable.

D'altra banda, per l'horitzó temporal d'anàlisi, cal considerar que en aquelles alternatives que impliquen un canvi de model respecte del model actual, els impactes en els diferents indicadors evolucionaran de forma diferent fins que els esmentats models s'estabilitzin. Aquesta estabilització és pot estimar en un horitzó màxim de 10 anys.

A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

El més rellevant d'aquesta alternativa és que la situació evolucionarà tensionant de forma sostinguda el sistema, és a dir, que la demanda continuarà augmentant lentament respecte d'una oferta estancada.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

En aquesta alternativa la situació es preveu que evolucioni de la forma següent:

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Obertura de noves estacions a les zones més densament poblades, augmentant l'oferta de servei en aquestes zones.
- Fort augment generalitzat de les tarifes fins que en sigui efectiu un mercat competitiu en les zones més densament poblades.

Entre el 3er i 5è any:

- Disminució de tarifes en les zones amb més competència entre operadors.
- Tancament de les estacions menys rendibles en les zones poc poblades, reduint l'oferta de servei en aquestes zones.

Entre el 6è i 10è any:

- Estabilització general de la xarxa d'estacions i estabilització de tarifes, amb fortes diferències entre les zones més densament poblades respecte de les molt poc poblades.

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

Aquesta alternativa dependrà del grau d'ampliació de la xarxa. Comptant una lleugera ampliació concentrada especialment en les zones més densament poblades, la situació evolucionarà rebaixant lleugerament la pressió sobre el sistema però amb una demanda que continuarà augmentant i que reproduirà la situació de l'alternativa de no fer res, amb cert decalatge temporal.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

En aquesta alternativa la situació es preveu que evolucioni de la forma següent:

A curt termini (en els primers 2 anys):

- Obertura de noves estacions a les zones més densament poblades i paral·lelament a les menys poblades, incrementant lentament l'oferta a tot el territori.
- Manteniment de la pressió de l'oferta i la demanda.
- Manteniment de les tarifes a la banda alta (tarifa màxima)

A partir del 3er any:

- Disminució sostinguda i estabilització generalitzada de tarifes aplicades per l'augment generalitzat de la competència.

Entre el 6è i 10è any:

- Estabilització general de la xarxa d'estacions i estabilització de tarifes, amb possibilitat de lleugeres diferències entre les zones més densament poblades respecte de les molt poc poblades, en funció de l'evolució de la competència derivada del ritme de creació de noves estacions.

2.4.5 Evolució dels indicadors de l'anàlisi econòmic, social i ambiental en horitzó temporal .

Escenari dels 2 primers anys:

	A.1	**A.2**	**A.3**	**A.4**
I.1	Tarifa màx 45€ Tarifa de la insp: 45€	No tarifa màx Tarifa de la insp: 75€	Tarifa màx 45€ Tarifa de la insp: 45€	Tarifa màx 45€ Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parc) - 45€ (25% parc)
I.2	Temps mig espera 30 dies	Temps mig espera 20 dies	Temps mig espera 25 dies	Temps mig espera 20 dies
I.3	Distància mitja 15 km	Distància mitja 15 km	Distància mitja 15 km	Distància mitja 12 km
I.4	Distància màx 20 km	Distància màx 25 km	Distància màx 20 km	Distància màx 18 km
I.5	Distància comp 20 km	Distància comp 20 km	Distància comp 20 km	Distància comp 15 km
I.6	Absentisme 18%	Absentisme 18%	Absentisme 16%	Absentisme 10%
I.7	Insp desfav 21%	Insp desfav 15%	Insp desfav 21%	Insp desfav 21%

A.1: No fer res
A.2: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.
A.3: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.
A.4: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant la determinació d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

Escenari entre el 3er i 5è any:

	A.1	A.2	A.3	A.4
I.1	Tarifa màx 45€ Tarifa de la insp: 45€	No tarifa màx Tarifa de la insp: entre 22€ (75% parc) - 75€ (25% parc)	Tarifa màx 45€ Tarifa de la insp: 45€	Tarifa màx 45€ Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parc) - 45€ (25% parc)
I.2	Temps mig espera 35 dies	Temps mig espera 13 dies	Temps mig espera 20 dies	Temps mig espera 7 dies
I.3	Distància mitja 15 km	Distància mitja 35 km	Distància mitja 12 km	Distància mitja 10 km
I.4	Distància màx 20 km	Distància màx 65 km	Distància màx 18 km	Distància màx 20 km
I.5	Distància comp 20 km	Distància comp 42 km	Distància comp 13 km	Distància comp 15 km
I.6	Absentisme 20%	Absentisme 13%	Absentisme 16%	Absentisme 8%
I.7	Insp desfav 21%	Insp desfav 10%	Insp desfav 21%	Insp desfav 21%

A.1: No fer res
A.2: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.
A.3: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.
A.4: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

Escenari entre el 6è i 10è any:

	A.1	A.2	A.3	A.4
I.1	Tarifa màx 45€ Tarifa de la insp: 45€	No tarifa màx Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parc) - 70€ (25% parc)	Tarifa màx 45€ Tarifa de la insp: 45€	Tarifa màx 45€ Tarifa de la insp: entre 30€ (75% parc) - 45€ (25% parc)
I.2	Temps mig espera 40 dies	Temps mig espera 5 dies	Temps mig espera 22 dies	Temps mig espera 7 dies
I.3	Distància mitja 15 km	Distància mitja 35 km	Distància mitja 12 km	Distància mitja 10 km
I.4	Distància màx 20 km	Distància màx 65 km	Distància màx 18 km	Distància màx 20 km
I.5	Distància comp 20 km	Distància comp 42 km	Distància comp 13 km	Distància comp 12 km
I.6	Absentisme 22%	Absentisme 13%	Absentisme 16%	Absentisme 8%
I.7	Insp desfav 21%	Insp desfav 10%	Insp desfav 21%	Insp desfav 21%

A.1: No fer res
A.2: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.
A.3: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.
A.4: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

2.4.6 Costos i beneficis dels l'impactes econòmic, social i ambiental.

L'assignació monetària (€) de les unitats del diferents indicadors que impacten econòmica, social i ambientalment és:

	Indicador	Unitat de mesura	Equivalent monetari (€)	Benefici/Cost
I.1	El valor mig de les tarifes aplicades pels serveis	€	(num insp total x (val tar màx - val mig tarifa ponderada)/2	Benefici
I.2	El temps mig d'espera des de que es sol·licita cita i la prestació del servei	Dia	(6 € x (temps mig espera – temps mig	Cost

			espera mínim) x num insp total)	
I.3	La distància mitja per accedir a l'estació més propera.	Km	(0,35 € x (dist mitja – dist mitja mínima) x num insp total)	Cost
I.4	La distància màxima per accedir a l'estació més propera	Km	(0,35 € x dist màx x num insp total)	Cost
I.5	La distància mitja per accedir a l'estació de la competència més propera.	Km	(0,35 € x dist comp x num insp total)	Benefici
I.6	El percentatge d'absentisme.	%	(% abs x num insp total x val mig tarifa/2)	Cost
I.7	El nivell de inspeccions desfavorables	%	(num insp total x val mig tarifa/2 x % nivell insp desf)	Benefici

Els volum d'inspeccions es considera:

- Els 2 primers anys 3.000.000 milions/anuals.
- Entre el 3er i 5è any 3.100.000 milions/anuals.
- Entre el 6è i 10è any 3.250.000 milions/anuals.

Escenari dels 2 primers anys:

	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 €**

Escenari entre el 3er i 5è any:

	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 €**

Escenari entre el 6è i 10è any:

	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 Resum comparatiu d'impacte econòmic, social i ambiental.

Alternatives:

- A.1: No fer res
- A.2: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.
- A.3: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.
- A.4: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació 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 conseqüència s'arriba a la conclusió que l'alternativa de l'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial, és l'alternativa que suposa un major benefici econòmic, social i ambiental en l'horitzó temporal analitzat.

3. Comparació de les opcions considerades.

Alternatives:

- A.1: No fer res
  - A.1.1: Sense impugnació.
  - A.1.2: Impugnació amb sanció econòmica.
- A.2: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.
- A.3: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.
- A.4: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

	Impacte pressupostari		*Impacte normatiu (càrregues administratives)*	*Impacte gènere*	*Impacte econòmic, social i ambiental (costos econòmics)*
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	216.600 €	-1.380.000 €	-1.255.455 €	No hi ha	123.480.833 €
A.3	57.000 €	-790.000 €	-833.213 €	No hi ha	-192.670.000 €
A.4	140.600 €	-1.380.000 €	-588.978 €	No hi ha	166.445.000 €

A.1 Alternativa reguladora: No fer res.

No es preveu que aquesta alternativa tingui conseqüències pressupostàries D'altra banda, els impactes econòmics, socials i ambientals són molt rellevants, i l'impacte normatiu és nul.

A.2 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat.

Aquesta alternativa té un impacte pressupostari moderat en contraposició amb un important impacte normatiu, donat que genera importants càrregues administratives, si bé des del punt de vista de l'impacte econòmic-social i ambiental és l'alternativa més rendible.

A.3 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i d'ubicació dels centres d'inspecció mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés restringit a l'activitat amb planificació territorial.

Aquesta alternativa té un impacte pressupostari i normatiu moderat, però en contrapartida l'impacte econòmic-social i ambiental és negatiu i bastant rellevant.

A.4 Alternativa reguladora: Determinació administrativa de les condicions específiques de prestació i de les condicions per garantir la suficient cobertura territorial i sectorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial.

Aquesta alternativa té uns impactes pressupostaris i normatius moderats, de forma similar a l'alternativa de la planificació territorial, però en contrapartida té un impacte positiu molt important des del punt de vista econòmic-social-ambiental.

En conclusió, s'opta per l'alternativa reguladora d'un marc legal que determini les condicions específiques de prestació i les condicions per garantir la suficient cobertura territorial mitjançant l'establiment d'un mercat d'accés lliure a l'activitat amb ponderació territorial. (Alternativa A.4)

4. Implementació, seguiment i avaluació de la norma.

La implementació, el seguiment i l'avaluació de la norma correspondrà a la Subdirecció General de Seguretat Industrial de la Direcció General d'Indústria.

Les tasques associades a la implantació de la llei són:

	Tasca	***Criteris d'implantació***
TI.1	Avaluar i emetre resolucions d'autorització administrativa per les estacions que s'acullen al procediment específic per l'autorització de les estacions fixes recollides a la disposició addicional primera.	4 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.
TI.2	Avaluar adequació als requisits i obligacions resultants de l'autorització d'estacions fixes acollides al procediment específic per l'autorització de les estacions fixes recollides a la disposició addicional primera.	Durant els 15 dies previs a la finalització del termini de 12 mesos des de la data d'autorització
TI.3	Avaluar el compliment de les obligacions establertes a l'apartat 1 de la disposició transitòria primera, dels operadors continuïn prestant el servei sense títols habilitant d'acord amb el nou règim jurídic	Cada 3 mesos, des de l'entrada en vigor de la llei, fins que obtinguin títol habilitant sota el nou règim jurídic o fins els 2 anys des de l'entrada en vigor de la llei
TI.4	Definir el Quadre d'Indicadors del servei d'ITV	6 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.
TI.5	Definir el contingut informatiu del servei d'ITV de la web del Departament competent en matèria de seguretat industrial	3 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.
TI.6	Definir i implementar el sistema de mesura del grau de satisfacció del servei d'ITV	12 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.
TI.7	Definir i implementar els tràmits de comunicacions a l'òrgan competent en matèria de seguretat industrial, dels operadors de la ITV derivats de la llei	4 mesos des de l'entrada en vigor de la llei.
TI.9	Definir el Pla anual d'inspecció de condicions de prestació del servei d'ITV.	Anualment, entre Octubre i Desembre
TI.10	Definir el Pla anual de supervisió tècnica de l'activitat dels operadors de la ITV.	Anualment, entre Octubre i Desembre

Les tasques associades al seguiment de la llei són:

	Tasca	***Criteris de seguiment***
TS.1	Comprovar les condicions d'inici de l'activitat de les estacions d'ITV autoritzades.	Cada cop que es comuniqui inici d'activitat de les estacions

TS.2	Comprovar el compliment de les condicions autoritzades de modificacions estacions d'ITV.	Cada cop que es comuniqui la implantació de les modificacions a les estacions
TS.3	Implementar les actuacions del Pla anual d'inspecció de condicions de prestació del servei d'ITV.	Entre Gener i Desembre
TS.4	Implementar les actuacions del Pla anual de supervisió tècnica de l'activitat dels operadors de la ITV.	Entre Gener i Desembre
TS.5	Actualitzar i revisar el contingut informatiu del servei d'ITV de la web del Departament competent en matèria de seguretat industrial	Cada cop que hi hagi novetats i anualment el mes de gener
TS.6	Definir els objectius del sistema de mesura del grau de satisfacció del servei d'ITV	Anualment, entre Octubre i Desembre
TS.7	Comprovar el compliment de les mesures implementades per esmenar incompliments de requisits i obligacions identificades.	Durant els 10 dies posteriors al venciment del mes termini per esmenar

Les tasques associades a l'avaluació de la llei són:

	Tasca	***Criteris de seguiment***
TA.1	Avaluar el grau de compliment dels objectius definits en el Pla anual d'inspecció de condicions de prestació del servei d'ITV	Anualment, entre Març i Abril
TA.2	Avaluar el grau de compliment dels objectius definits en el Pla anual de supervisió tècnica de l'activitat dels operadors de la ITV.	Anualment, entre Març i Abril
TA.3	Avaluar els resultats del sistema del grau de satisfacció del servei d'ITV	Anualment, entre Març i Abril

5. Anexos.

5.a. Test de PIMES.

Dades de la iniciativa

Títol Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles (ITV) a Catalunya.

Identificació de la població d'empreses afectades

1. Estimació del nombre d'empreses del sector afectat i del seu volum de negoci, diferenciades segons la seva dimensió:

   Microempreses: Escriviu aquí el nombre empreses − Escriviu la xifra volum €
   Petites: Escriviu aquí el nombre empreses − Escriviu la xifra volum €
   Mitjanes: Escriviu aquí el nombre empreses − Escriviu la xifra volum €
   Grans: 20 empreses – 100.000.000€

2. Estimació del nombre de treballadors ocupats a les pimes del sector: Escriviu aquí el nombre treballadors.

Observacions:

Consulta al sector afectat

	Sí	No
3. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació?	☒	☐
4. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat?	☒	☐

Observacions:

S'ha consultat al sector que està format exclusivament per empreses grans (punt 1)

Mesurament de l'impacte sobre les pimes

	Sí	No
5. S'ha quantificat les càrregues administratives que es deriven del compliment de les mesures proposades?	☒	☐

6. S'ha quantificat els costos financers o els costos substantius més rellevants de la proposta normativa?	☒	☐
7. Es garanteix que els costos que es generen per a les pimes no impliquen desavantatges competitius en relació amb les empreses de major dimensió?	☒	☐
8. Es garanteix que les pimes poden operar en condicions de lliure competència en el mercat?	☒	☐

Observacions:

Valoració de mesures específiques per a les pimes

	Sí	No
9. S'ha avaluat alguna opció que simplifiqui o flexibilitzi el compliment de la regulació per a les empreses més petites i, alhora, permeti assolir els objectius públics perseguits?	☐	☒

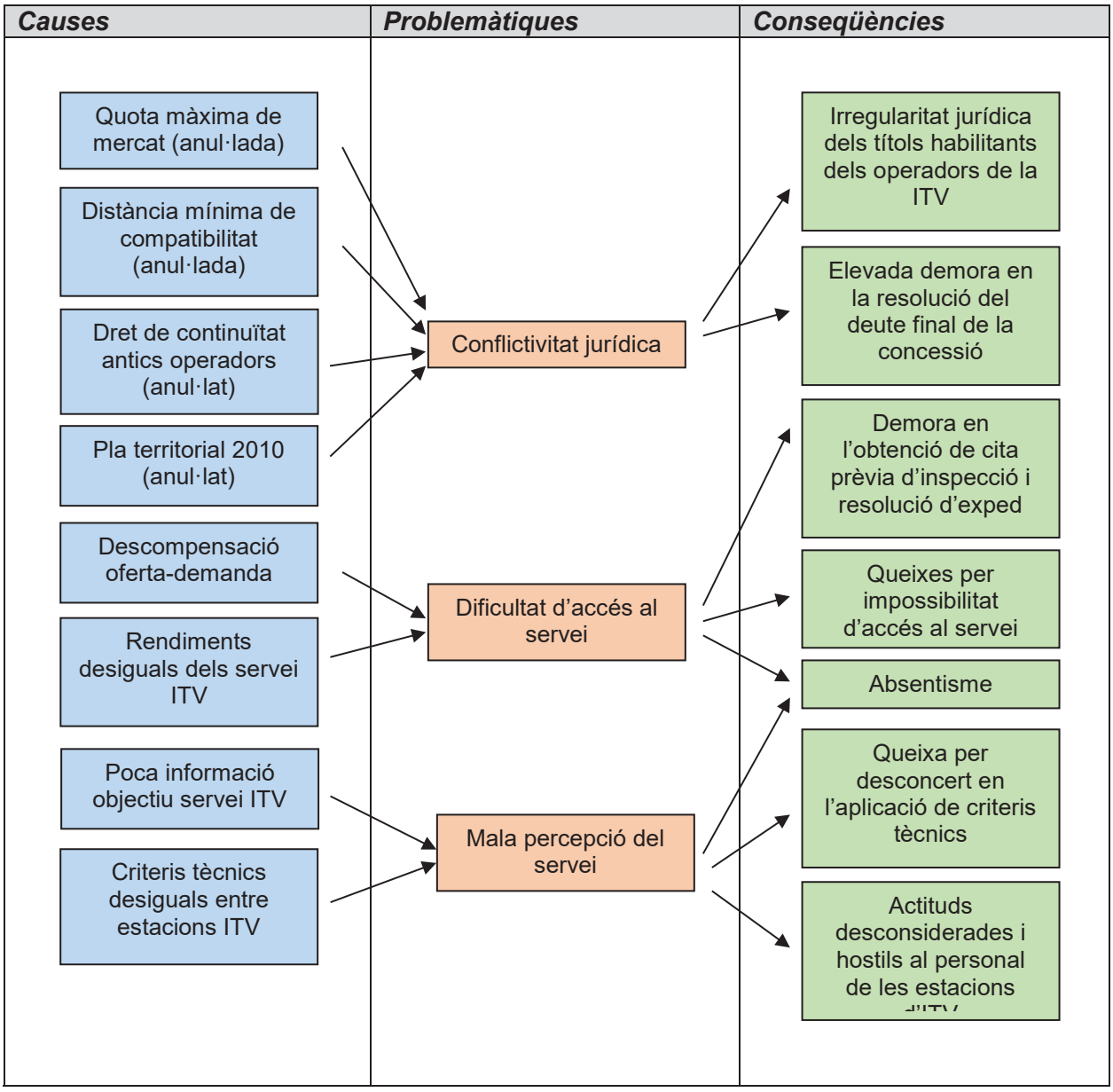
Alguns exemples són:

a. Exempcions temporals o períodes transitoris més llargs.
b. Exempcions totals o parcials.
c. Reduccions o bonificacions de quotes i ajudes financeres directes.
d. Simplificació d'obligacions d'informació.
e. Campanyes informatives, guies d'usuari, formació específica, atenció a l'usuari o altres mesures per millorar l'accés a la informació.
f. Altres mesures que beneficiïn especialment les pimes.

10. S'ha adoptat alguna d'aquestes opcions de regulació més flexibles per a les pimes a la proposta normativa?	☐	☒
11. S'ha redactat la proposta normativa en un llenguatge senzill i comprensible per a una persona sense formació específica en dret?	☒	☐
12. Es contribueix a simplificar el marc regulador del sector per tal de fer-lo més accessible?	☒	☐

Observacions:

5.b. Arbre del problema.



5.c. Estudi de costos de les taxes previstes a l'Avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'ITV.

Les taxes previstes per l'avantprojecte de llei de regulació de la prestació del servei d'ITV són:

- La taxa per a la sol·licitud d'autorització i per a la sol·licitud de modificació de l'autorització per a prestar el servei d'inspecció tècnica de vehicles en estació fixa.
- La taxa per al control i la supervisió de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles. Aquesta taxa es dasagrega en diferents valors en funció de l'actuació desenvolupada:
    - Taxa de modificació de targeta ITV per canvi de classificació del vehicle (Tràmits de sèrie 100)
    - Tràmit de modificació de targeta ITV per reforma del vehicle (Tràmits de sèrie 200).
    - Tràmit d'expedició de nova targeta ITV per a la matriculació de vehicles a l'estat espanyol (Tràmits de sèrie 300).
    - Tràmit d'expedició de targeta ITV de vehicles matriculats a l'estat espanyol (Tràmits de sèrie 400).
    - Inspecció tècnica completa del vehicle.
    - Inspecció tècnica parcial del vehicle.

Taxa per a la sol·licitud d'autorització i per a la sol·licitud de modificació de l'autorització per a prestar el servei d'inspecció tècnica de vehicles en estació fixa.

L'activitat administrativa que genera la tramitació de les sol·licituds d'autorització i les sol·licituds de modificació de l'autorització administrativa és la mateixa, atès que la relació de tasques i la dedicació que requereixen aquestes són les mateixes en els dos casos, per tant ambdues activitats tenen els mateixos costos associats.

Les tasques que cal realitzar en aquestes activitats administratives són:

- Recepció i registre d'entrada de la sol·licitud.
- Assignació de número d'expedient.
- Anàlisi i avaluació de la sol·licitud.
- Inspecció de l'establiment.
- Elaboració de documentació de l'autorització.
- Assignació de número de registre RASIC.
- Introducció de les dades a l'aplicació informàtica del RASIC.
- Emissió de certificat d'inscripció al RASIC.
- Registre i notificació de sortida de l'autorització.
- Preparació de publicació de la resolució al DOGC.
- Arxiu de l'expedient.
- Publicació en el DOGC de l'autorització.

Descripció del servei.

La prestació del servei d'ITV es realitza en establiments autoritzats explícitament per realitzar aquesta activitat. S'inicia a instància de les entitats interessades mitjançant la sol·licitud de l'autorització d'aquestes instal.lacions per desenvolupar el servei d'inspecció tècnica de vehicles en estació fixa, mitjançant el tràmit específic habilitat al portal Canal Empresa. Així mateix, les eventuals modificacions que es puguin produir en les estacions ja autoritzades que afectin a

requisits i obligacions propis de l'exercici de l'activitat requereixen la tramitació d'autorització administrativa que segueix un procediment anàleg al de l'autorització de noves estacions d'ITV.

Les sol.licituds d'autorització són presentades per les entitats prestadores del servei d'ITV interessades a l'OGE, mitjançant el tràmit específic a Canal Empresa, que fa les comprovacions preliminars i emet la carta de pagament de la taxa vinculada a aquest tràmita l'interessat. Finalment, l'OGE distribueix l'expedient de sol.licitud a al servei competent.

Un cop l'esmentat expedient ha estat traslladat, el personal administratiu de la unitat competent (C1-20 i C2-14) verifica el contingut documental de l'expedient i li transmet aquest al personal tècnic assignat.

El personal tècnic (A1-23) avalua la documentació presentada i el compliment dels requisits previs (competència tècnica, condicions de serveis, ponderació territorial, sostenibilitat mediambiental, ...) i elabora l'informe d'anàlisi preliminar de la sol.licitud i el trasllada a el/la cap de secció competent (A2-24), que revisa el resultat de l'informe d'anàlisi preliminar. Aquest informe ha de tenir resultat de compliment o no compliment, i si aquest és el cas, han de constar els incompliments identificats.

L'informe d'anàlisi preliminar ha de ser lliurat a el/la cap de secció competent que fa la seva revisió:

- Si el resultat de la revisió és de compliment, elabora l'informe de revisió i elabora la proposta de resolució d'autorització.
- Si el resultat de la revisió és de no compliment, gestiona els requeriments d'aclariments, si escau analitza les respostes, i finalment elabora l'informe de revisió amb les seves conclusions (compliment o no compliment). Si és de compliment elabora la proposta de resolució d'autorització. Si no hi ha compliment, elabora la proposta de resolució de denegació de l'autorització.

Un cop feta la revisió per part de el/la cap de secció, trasllada l'informe de revisió i la proposta de resolució d'autorització o denegació de l'autorització a el/la cap de servei competent (A1-27), que ha de supervisar la documentació i la tasca d'anàlisi realitzada prèviament, i passa a el/la subdirector/a competent la proposta de resolució condicionada que escaigui.

El/la subdirector/a (A1-30) procedeix a la signatura, si escau de la resolució condicionada de la sol.licitud, i el personal administratiu del servei (C1-20 i C2-14), gestiona la notificació a l'entitat sol.licitant d'aquesta resolució

Quan l'estació està llesta per iniciar l'activitat, l'entitat sol.licitant avisa al servei competent i personal tècnic fa inspecció de comprovació de les instal.lacions. Si el resultat és favorable, aixeca acta de comprovació favorable. En cas contrari, emetent acta de comprovació desfavorable amb els incompliments, atorgant termini d'esmena.

En cas de què el resultat sigui no favorable, es dona termini d'esmena i finalment s'ha d'emetre acta de comprovació amb el resultat que correspongui.

En funció del resultat, el/la cap del servei elabora proposta de resolució definitiva, i passa a signatura de el/la subdirector/a

Finalment el personal administratiu del servei (C1-20 i C2-14), gestiona la notificació a l'entitat sol.licitant i la publicació al DOGC d'aquesta resolució

Aquestes tasques són efectuades per una combinació de recursos que es divideixen en costos directes i indirectes:

- Costos directes: aquells vinculats de forma exclusiva a la realització de l'activitat.
- Costos indirectes: aquells que no es poden vincular exclusiva a la realització de l'activitat, atès que també serveixen per a la realització d'altres activitats de la unitat, però que són necessaris per a que l'activitat concreta objecte d'anàlisi pugui ser efectuada.

Els costos directes d'aquesta activitat són els relacionats amb:

- Les retribucions del personal implicat directament en la tramitació d'aquestes sol·licituds.
- Les cotitzacions empresarials de la Seguretat Social associades a les retribucions del personal implicat directament en la tramitació d'aquestes sol·licituds.
- Les despeses requerides per a la publicació de les resolucions d'autorització al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC).

Atès que no tot el personal que participa en les tramitacions d'aquests expedients té el mateix nivell, però que en funció de la seva categoria, si realitza les mateixes tasques, s'han dividit els tipus de recursos personals en:

- Personal administratiu (C1-20 i C2-14)
- Personal tècnic (que engloba personal de cossos A1-23 i A2-24.2)
- Personal comandament servei (cap de servei A1-27.2)
- Personal comandament subdirecció (subdirector general, A1-30.2)

Temps de dedicació anual del personal.

El volum anual de tramitacions de sol·licituds d'autoritzacions de noves estacions o modificacions de les autoritzacions durant els propers anys es pot estimar en una quantitat aproximada de 20 expedients, atès que els primers anys es produirà la demanda de sol·licituds d'estacions existents que es troben en situació de lliures de la càrrega pendent de reversió a l'Administració. Els anys següents es produirà la previsible sol·licitud de les estacions que progressivament vagin finalitzant els processos de reversió i posterior adjudicació a nous titulars, de forma combinada amb sol·licituds de noves entitats o entitats existents que decideixin obrir nous establiments. De forma estacionaria, quan hagin passat els primers 3 o 4 anys, la situació previsiblement s'estabilitzarà, de forma que es poden produir sol·licituds de noves estacions, en nombre més reduït que els primers anys, però es previsible que es vagin produint sol·licituds de modificació de les estacions ja operatives.

- Personal C1-20 i C2-14 dediquen el 8,5 % de la seva jornada anual a la prestació de 20 expedients (correspon a unes 334 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual).
- Personal A1-23, dedica el 26 % de la seva jornada anual a la prestació de 20 expedients (correspon a unes 500 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual).
- Personal A2-24-2, dedica el 27 % de la seva jornada anual a la prestació de 20 expedients (correspon a unes 540 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual).
- Personal A1-27.2 dedica el 34 % de la seva jornada anual a la prestació de 20 unitats de servei (corresponent a unes 680 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual).

- El subdirector general (A1-30.2): dedica el 4,5% de la seva jornada anual a la prestació d'1 unitat de servei (correspon a unes 90 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual).

Publicació al DOGC.

El cost directe de la publicació de les resolucions d'autorització/modificació al DOGC és de 1000 euros (20 publicacions al DOGC per 50 euros cada resolució d'autorització/modificació)

Els costos indirectes d'aquesta activitat són els relacionats amb:
- L'ocupació de l'immoble del lloc de treball del personal que tramita les sol·licituds.
- Els sistemes d'informació per la gestió dels expedients d'autorització.
- La formació específica del personal assignat a la gestió dels expedients d'autorització.
- Les despeses del personal d'altres unitats auxiliars que participen en la possibilitat de la tramitació d'aquestes sol·licituds.

La totalitat dels costos indirectes s'han estimat com un 5% dels costos directes (71.003,62 €). En conseqüència, els costos indirectes d'aquesta activitat són de 3.550,18 €

El cost total d'aquesta activitat (cost directe + cost indirecte) anual per 20 expedients és de 74.553,80 €

Segons la demanda potencial, per 20 unitats de servei el cost és de 3.727,69 €

El percentatge de cobertura del servei és del 100% i aplicant els criteris d'arrodoniment de les taxes administratives previstos a la legislació que regula les taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, l'import de la taxa s'estableix en **3.727,70 €**

Taxa per al control i la supervisió de la prestació del servei d'inspecció tècnica de vehicles.

Els costos de l'activitat administrativa de control i supervisió del servei d'inspecció tècnica de vehicles per part de l'òrgan de l'Administració de la Generalitat competent en matèria de seguretat industrial es fonamenta en.

a. La identificació dels costos anuals de l'activitat de control i de supervisió de les activitats desenvolupades pels operadors de la ITV autoritzats a Catalunya per part de l'Administració, repercutint ponderadament aquests en les diferents categories d'actuacions del servei d'ITV i en base al volum estimat d'aquestes actuacions.

b. Les categories d'actuacions del servei d'ITV són:
   - Tràmit de modificació de targeta ITV per canvi de classificació del vehicle (Tràmits de sèrie 100)
   - Tràmit de modificació de targeta ITV per reforma del vehicle (Tràmits de sèrie 200).
   - Tràmit d'expedició de nova targeta ITV per a la matriculació de vehicles a l'estat espanyol (Tràmits de sèrie 300).
   - Tràmit d'expedició de targeta ITV de vehicles matriculats a l'estat espanyol (Tràmits de sèrie 400).
   - Inspecció tècnica completa del vehicle.
   - Inspecció tècnica parcial del vehicle.

c. El volum d'actuacions estimades per cada categoria realitzades pels les entitats que presten el servei d'ITV són:

Categories d'actuacions operadors ITV	*Num d'actuacions estimades*
Sèrie 100	4.000
Sèrie 200	35.500
Sèrie 300	17.200
Sèrie 400	24.500
Inspecció completa	2.900.000
Inspecció parcial	25.000

d. L'activitat de control i supervisió de l'Administració del servei d'ITV a Catalunya la realitza de forma directa el personal inspector tècnic assignat a la matèria amb el suport de personal administratiu i amb la planificació, direcció i coordinació de personal de comandament a nivell de servei i de subdirecció general. Per tant els costos de l'activitat de control i supervisió estan integrats per:

Els costos directes d'aquesta activitat són els relacionats amb:
- Les retribucions del personal implicat directament en la tramitació d'aquestes sol·licituds.
- Les cotitzacions empresarials de la Seguretat Social associades a les retribucions del personal implicat directament en la tramitació d'aquestes sol·licituds.

Els costos indirectes d'aquesta activitat són els relacionats amb:
- L'ocupació de l'immoble del lloc de treball del personal que tramita les sol·licituds.
- Els sistemes d'informació per la gestió dels expedients d'autorització.
- La formació específica del personal assignat.
- Les despeses del personal d'altres unitats auxiliars que participen en la possibilitat de la tramitació d'aquestes sol·licituds

e. L'activitat de control i supervisió es concreta en les següents tasques:
- Definició i elaboració del Pla d'inspecció del servei d'ITV.
- Inspecció Administrativa de l'activitat dels operadors de la ITV.
- Avaluació de l'activitat dels operadors de la ITV.

Definició i elaboració del Pla d'inspecció del servei d'ITV.

Les tasques associades a la preparació de definició i elaboració del Pla anual d'Inspecció del Servei d'ITV impliquen:

- Planificació anual de control i supervisió d'inspeccions
- Repartiment d'expedients de control i supervisió
- Planificació logística de l'actuació de supervisió i control
- Arxiu de la documentació

Inspecció Administrativa de l'activitat dels operadors de la ITV.

Les tasques associades a la inspecció de l'Administració dels diferents tipus d'expedients de tràmits i de les diferents tipologies d'inspeccions desenvolupades pels operadors de la ITV impliquen:

- Revisió tècnic-documental de l'expedient del tràmit
- Desplaçament a l'emplaçament de la inspecció
- Supervisió de l'actuació inspectora de l'operador de la ITV
- Avaluació de l'actuació inspectora de l'operador de la ITV
- Elaboració d'acta de supervisió i control de l'actuació inspectora de l'operador de la ITV
- Registre i notificació d'acta de supervisió i control de l'actuació inspectora de l'operador de la ITV
- Arxiu de la documentació

Avaluació global de l'activitat dels operadors de la ITV.

Les tasques associades a l'avaluació dels resultats de l'activitat de control i supervisió del servei d'ITV impliquen:

- Anàlisi global de la informació obtinguda del control i supervisió del servei d'ITV
- Elaboració d'informe mensual de supervisió i control de l'operador de la ITV
- Arxiu de la documentació

Descripció del servei.

L'agent de seguretat industrial, operador de la ITV, realitza inspeccions periòdiques. Amb una periodicitat mensual han de liquidar a l'administració les taxes generades (supervisió de l'activitat inspectora que li atorga l'administració) per du a terme aquesta activitat.

Concretament, abans del dia 20 del mes següent han d'haver realitzat la inspecció, han de presentar per canal empresa la liquidació de taxes mitjançant un tràmit electrònic.

L'OGE realitza les verificacions necessàries i emet la carta de pagament. Posteriorment, avisa a l'òrgan competent de l'existència d'un expedient.
El cap de secció (A24-2) elabora la proposta del Pla d'inspecció del servei d'ITV.
El cap de servei (A 27) el supervisa i li tramet al Subdirector.
El Subdirector valida el pla d'inspecció.
El cos d'inspectors del SSI (A23) supervisa les actuacions de les entitats d'inspecció.
Els comandaments (A-24, A 27, A30) avaluen l'activitat dels operadors de la ITV.

Taxa per la modificació de targeta ITV per canvi de classificació del vehicle (Tràmits de sèrie 100)

Els costos directes d'aquesta activitat són els relacionats amb:

- Personal administratiu (C1-20 i C2-14)
- Personal tècnic (que engloba personal de cossos A1-23 i A2-24.2)
- Personal comandament servei (cap de servei A1-27.2)
- Personal comandament subdirecció (subdirector general, A1-30.2)

Demanda potencial: 4000 inspeccions

Temps de dedicació anual del personal.

- Personal C2-14 dediquen el 9 % de la seva jornada anual a la prestació de 4000 unitats de servei (correspon a unes 180 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (2 unitats)
- Personal C1-20 dedica el 5 % de la seva jornada anual a la prestació de 4000 unitats de servei (correspon a unes 97 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- Personal A1-23, dedica el 15 % de la seva jornada anual a la prestació de 4000 unitats de servei (correspon a unes 292 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- Personal A2-24-2, dedica el 1 % de la seva jornada anual a la prestació de 4000 unitats de servei (correspon a unes 20 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- Personal A1-27.2 dedica el 0,25 % de la seva jornada anual a la prestació 4000 unitats de servei (corresponent a unes 5 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- El subdirector general (A1-30.2): dedica el 0,1% de la seva jornada anual a la prestació 4000 unitats de servei (correspon a unes 2 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)

Els costos indirectes d'aquesta activitat són els relacionats amb:

- L'ocupació de l'immoble del lloc de treball del personal que tramita les sol·licituds.
- Els sistemes d'informació per la gestió dels expedients d'autorització.
- La formació específica del personal assignat a la gestió dels expedients d'autorització.
- Les despeses del personal d'altres unitats auxiliars que participen en la possibilitat de la tramitació d'aquestes sol·licituds.

La totalitat dels costos indirectes s'han estimat com un 5% dels costos directes (17.282,26 €)
En conseqüència, els costos indirectes d'aquesta activitat són de 864,11 €

El cost total d'aquesta activitat (cost directe + cost indirecte) anual per 4000 unitats de servei és de 18.146,38 €

Segons la demanda potencial, per 4000 unitats de servei el cost és de 4,54 €

El percentatge de cobertura del servei és del 100% i aplicant els criteris d'arrodoniment de les taxes administratives previstos a la legislació que regula les taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, l'import de la taxa s'estableix en 4,55€

Taxa per la modificació de targeta ITV per reforma del vehicle (Tràmits de sèrie 200).

Els costos directes d'aquesta activitat són els relacionats amb:

- Personal administratiu (C1-20 i C2-14).
- Personal tècnic (que engloba personal de cossos A1-23 i A2-24.2).

- Personal comandament servei (cap de servei A1-27.2).
- Personal comandament subdirecció (subdirector general, A1-30.2)

Demanda potencial: 35.500 inspeccions

Temps de dedicació anual del personal:

- Personal C1-20 i C2-14 dediquen el 35 % de la seva jornada anual a la prestació de 35.500 unitats de servei (correspon a unes 710 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual/unitat). (2 unitats C2-14 i 1 unitat C1-20)
- Personal A1-23, dedica el 45 % de la seva jornada anual a la prestació de 35.500 unitats de servei (correspon a unes 887,5 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual/unitat). (5 unitats)
- Personal A2-24-2, dedica el 35% de la seva jornada anual a la prestació de 4000 unitats de servei (correspon a unes 710 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (2 unitats)
- Personal A1-27.2 dedica el 25 % de la seva jornada anual a la prestació 4000 unitats de servei (corresponent a unes 530 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (2 unitats)
- El subdirector general (A1-30.2): dedica el 11% de la seva jornada anual a la prestació 4000 unitats de servei (correspon a unes 213 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)

Els costos indirectes d'aquesta activitat són els relacionats amb:
- L'ocupació de l'immoble del lloc de treball del personal que tramita les sol·licituds.
- Els sistemes d'informació per la gestió dels expedients d'autorització.
- La formació específica del personal assignat a la gestió dels expedients d'autorització.
- Les despeses del personal d'altres unitats auxiliars que participen en la possibilitat de la tramitació d'aquestes sol·licituds.

La totalitat dels costos indirectes s'han estimat com un 5% dels costos directes (258.911,86 €) En conseqüència, els costos indirectes d'aquesta activitat són de 12.945,59 €

El cost total d'aquesta activitat (cost directe + cost indirecte) anual per 35500 unitats de servei és de 271.857,46 €

Segons la demanda potencial, per 35500 unitats de servei el cost és de 7,66 €

El percentatge de cobertura del servei és del 100% i aplicant els criteris d'arrodoniment de les taxes administratives previstos a la legislació que regula les taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, l'import de la taxa s'estableix en **7,70€**

Tràmit d'expedició de nova targeta ITV per a la matriculació de vehicles a l'estat espanyol (Tràmits de sèrie 300).

Els costos directes d'aquesta activitat són els relacionats amb:

- Personal administratiu (C1-20 i C2-14).
- Personal tècnic (que engloba personal de cossos A1-23 i A2-24.2).
- Personal comandament servei (cap de servei A1-27.2).
- Personal comandament subdirecció (subdirector general, A1-30.2)

Demanda potencial: 17.200 inspeccions

Temps de dedicació anual del personal:

- Personal C2-14 dediquen el 30 % de la seva jornada anual a la prestació de 17.200 unitats de servei (correspon a unes 602 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual/unitat). (1 unitat)
- Personal C1-20 dediquen el 25 % de la seva jornada anual a la prestació de 17.200 unitats de servei (correspon a unes 498 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual/unitat). (1 unitat)
- Personal A1-23, dedica el 35 % de la seva jornada anual a la prestació de 17.200 unitats de servei (correspon a unes 688 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual/unitat). (3 unitats)
- Personal A2-24-2, dedica el 30% de la seva jornada anual a la prestació de 17.200 unitats de servei (correspon a unes 602 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- Personal A1-27.2 dedica el 10 % de la seva jornada anual a la prestació 17.200 unitats de servei (corresponent a unes 206 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- El subdirector general (A1-30.2): dedica el 5% de la seva jornada anual a la prestació 17.200 unitats de servei (correspon a unes 103 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)

Els costos indirectes d'aquesta activitat són els relacionats amb:
- L'ocupació de l'immoble del lloc de treball del personal que tramita les sol·licituds.
- Els sistemes d'informació per la gestió dels expedients d'autorització.
- La formació específica del personal assignat a la gestió dels expedients d'autorització.
- Les despeses del personal d'altres unitats auxiliars que participen en la possibilitat de la tramitació d'aquestes sol·licituds.

La totalitat dels costos indirectes s'han estimat com un 5% dels costos directes (110.120,79 € En conseqüència, els costos indirectes d'aquesta activitat són de 5.506,04 €

El cost total d'aquesta activitat (cost directe + cost indirecte) anual per 17.200 unitats de servei és de 115.626,83 €

Segons la demanda potencial, per 17.200 unitats de servei el cost és de 6,72 €

El percentatge de cobertura del servei és del 100% i aplicant els criteris d'arrodoniment de les taxes administratives previstos a la legislació que regula les taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, l'import de la taxa s'estableix en **6,75€**

Tràmit d'expedició de targeta ITV de vehicles matriculats a l'estat espanyol
(Tràmits de sèrie 400).

Els costos directes d'aquesta activitat són els relacionats amb:

- Personal administratiu (C1-20 i C2-14).
- Personal tècnic (que engloba personal de cossos A1-23 i A2-24.2). 5 unitats
- Personal comandament servei (cap de servei A1-27.2).
- Personal comandament subdirecció (subdirector general, A1-30.2)

Demanda potencial: 24500 inspeccions

Temps de dedicació anual del personal:

- Personal C2-14 i C1-20 dediquen el 35 % de la seva jornada anual a la prestació de 24500 unitats de servei (correspon a unes 686 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual/unitat). (1 unitat C2-14 i 1 unitat C1-20)
- Personal A1-23, dedica el 35 % de la seva jornada anual a la prestació de 24500 unitats de servei (correspon a unes 688 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual/unitat). (4 unitats)
- Personal A2-24-2, dedica el 30% de la seva jornada anual a la prestació de 24500 unitats de servei (correspon a unes 602 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- Personal A1-27.2 dedica el 18 % de la seva jornada anual a la prestació 24500 unitats de servei (corresponent a unes 344 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- El subdirector general (A1-30.2): dedica el 10% de la seva jornada anual a la prestació 24500 unitats de servei (correspon a unes 206 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)

Els costos indirectes d'aquesta activitat són els relacionats amb:
- L'ocupació de l'immoble del lloc de treball del personal que tramita les sol·licituds.
- Els sistemes d'informació per la gestió dels expedients d'autorització.
- La formació específica del personal assignat a la gestió dels expedients d'autorització.
- Les despeses del personal d'altres unitats auxiliars que participen en la possibilitat de la tramitació d'aquestes sol·licituds.

La totalitat dels costos indirectes s'han estimat com un 5% dels costos directes (147.946,91 €

En conseqüència, els costos indirectes d'aquesta activitat són de 7.397,35 €

El cost total d'aquesta activitat (cost directe + cost indirecte) anual per 24500 unitats de servei és de 155.344,26 €

Segons la demanda potencial, per 24500 unitats de servei el cost és de 6,34 €

El percentatge de cobertura del servei és del 100% i aplicant els criteris d'arrodoniment de les taxes administratives previstos a la legislació que regula les taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, l'import de la taxa s'estableix en **6,35€**

Taxa per la Inspecció tècnica completa del vehicle.

Aquesta taxa deriva de l'actual taxa de supervisió i control de les inspeccions tècniques periòdiques, d'import 0,85 €, que d'acord amb els criteris de càlcul emprats en la seva definició original considerava:
- Un número d'actuacions estimades de 2.900.000.
- Un volum total anual d'actuacions inspectores de supervisió administrativa de 3600.

Les tasques associades a la inspecció de l'Administració dels diferents tipus d'expedients de tràmits i de les diferents tipologies d'inspeccions desenvolupades pels operadors de la ITV impliquen:

- Revisió tècnic-documental de l'expedient del tràmit
- Desplaçament a l'emplaçament de la inspecció
- Supervisió de l'actuació inspectora de l'operador de la ITV
- Avaluació de l'actuació inspectora de l'operador de la ITV
- Elaboració d'acta de supervisió i control de l'actuació inspectora de l'operador de la ITV
- Registre i notificació d'acta de supervisió i control de l'actuació inspectora de l'operador de la ITV
- Arxiu de la documentació

Les tasques associades a l'avaluació dels resultats de l'activitat de control i supervisió del servei d'ITV impliquen:

- Anàlisi global de la informació obtinguda del control i supervisió del servei d'ITV
- Elaboració d'informe mensual de supervisió i control de l'operador de la ITV
- Arxiu de la documentació

Considerant sobre el valor actual de la taxa (0,85 €), l'evolució de l'IPC entre abril de 2023 i gener de 2026 (6,8 %), l'increment del valor de la taxa suposa un total a 0,91 €. Aplicant els criteris d'arrodoniment de les taxes administratives previstos a la legislació que regula les taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, l'import de la taxa s'estableix en **0,95€**

Taxa per la Inspecció tècnica parcial del vehicle.

Els costos directes d'aquesta activitat són els relacionats amb:

- Personal administratiu (C1-20 i C2-14).
- Personal tècnic (que engloba personal de cossos A1-23 i A2-24.2).
- Personal comandament servei (cap de servei A1-27.2).
- Personal comandament subdirecció (subdirector general, A1-30.2)

Demanda potencial: 25000 inspeccions

Temps de dedicació anual del personal:

- Personal C2-14 i C1-20 que dediquen el 15 % de la seva jornada anual a la prestació de 25000 unitats de servei (correspon a unes 294 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual/unitat). (1 unitat C2-14 i 1 unitat C1-20)
- Personal A1-23, dedica el 8 % de la seva jornada anual a la prestació de 25000 unitats de servei (correspon a unes 172 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual/unitat). (1 unitat)
- Personal A2-24-2, dedica el 4% de la seva jornada anual a la prestació de 25000 unitats de servei (correspon a unes 86 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- Personal A1-27.2 dedica el 2 % de la seva jornada anual a la prestació 25000 unitats de servei (corresponent a unes 34 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)
- El subdirector general (A1-30.2): dedica el 1% de la seva jornada anual a la prestació 25000 unitats de servei (correspon a unes 25 hores respecte de les 1.950 hores equivalents a un 100 % de la jornada anual). (1 unitat)

Els costos indirectes d'aquesta activitat són els relacionats amb:

- L'ocupació de l'immoble del lloc de treball del personal que tramita les sol·licituds.
- Els sistemes d'informació per la gestió dels expedients d'autorització.
- La formació específica del personal assignat a la gestió dels expedients d'autorització.
- Les despeses del personal d'altres unitats auxiliars que participen en la possibilitat de la tramitació d'aquestes sol·licituds.

La totalitat dels costos indirectes s'han estimat com un 5% dels costos directes 20.128,59 €

En conseqüència, els costos indirectes d'aquesta activitat són de 1.006,43 €

El cost total d'aquesta activitat (cost directe + cost indirecte) anual per 25000 unitats de servei és de 21.135,02 €

Segons la demanda potencial, per 25000 unitats de servei el cost és de 0,85 €

El percentatge de cobertura del servei és del 100% i aplicant els criteris d'arrodoniment de les taxes administratives previstos a la legislació que regula les taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, l'import de la taxa s'estableix en **0,85€**

Xavier Roca Ramon
2026.07.09 15:20:53 +02'00'

Director general d'Indústria